



ROTEIRO

DO

ARCHIPELAGO DE CABO VERDE

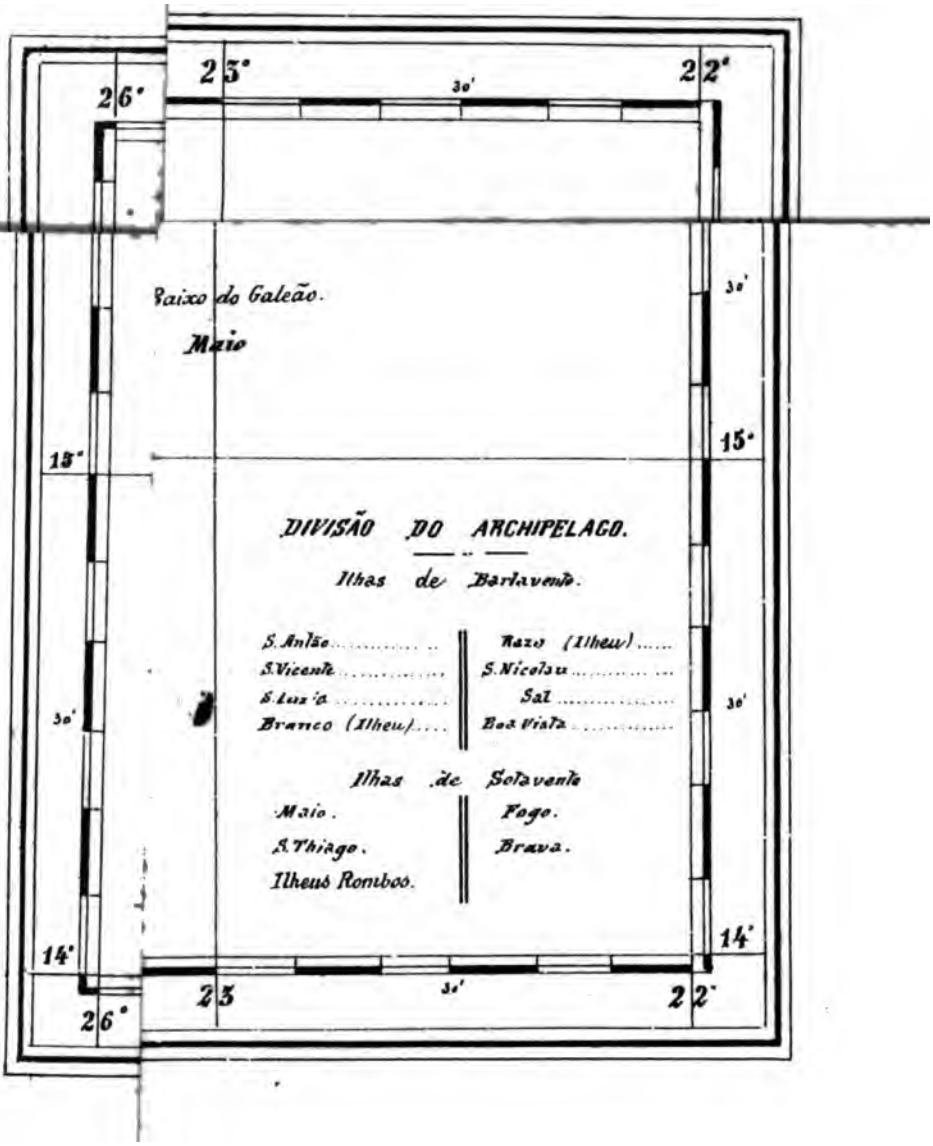
POR

CHRISTIANO JOSÉ DE SENNA BARCELLOS

PRIMEIRO TENENTE DA ARMADA



LISBOA
TYPOGRAPHIA DO JORNAL
As Colonias Portuguezas
92 - Rua do Diario de Noticias — 94
1892


23°
30'
22°
26°
Baixo do Galeão.
Maio
30'
15°
15°
DIVISÃO DO ARCHIPELAGO.
Ilhas de Barlavento.
S. Antão
S. Vicente
S. Luzia
Branco (Ilheu)
Razo (Ilheu)
S. Nicolau
Sal
Boa Vista
30'
30'
Ilhas de Sotavento
Maio.
S. Thiago.
Ilheus Rombos.
Fogo.
Brava.
14'
14'
23
30'
22°
26°

AO ILL.^{MO} E EX.^{MO} SR.

CONSELHEIRO

ANTONIO DO NASCIMENTO PEREIRA SAMPAIO

Ex-governador da Provincia de Cabo Verde

Em testemunho de profunda admiração e de perduravel reconhecimento pelos innumeros beneficios que da sua esclarecida e benefica administração auferiu essa provincia, e pelo bom conceito que sempre formou do povo caboverdeano,

OFFERECE

Christiano José de Senna Barcellos

AOS SEUS PATRICIOS

E EM ESPECIAL

AOS HUMILDES E BONS MARINHEIROS

DA

ILHA BRAVA

SUA TERRA NATAL

Como prova da sua gratidão pela muita amizade que sempre lhe dispensaram, e pelo valioso auxilio que de todos recebeu para a coordenação d'este modestissimo trabalho,

CONSAGRA ESTA PAGINA

O AUCTOR

Illmo e Exmo Sr. Conselheiro Contr'almirante Antonio do Nascimento Pereira Sampaio.

Por tres vezes estive em Cabo Verde, sendo da primeira na canhoneira *Quanza,* da segunda no hiate *Visconde da Praia Grande,* como commandante do mesmo, e da terceira na canhoneira *Rio Ave,* commandando-a. E, por isso, tive repetidas occasiões de avaliar o quanto o nome de V. Ex.ª é venerado pelo povo caboverdeano, que tem em grande apreço os valiosos serviços que V. Ex.ª ali prestou durante o seu benefico governo. Proclamando-o aqui em alta voz, não faço mais, do que dar um fiel testemunho dos nobres sentimentos d'esse povo honrado e digno, que nunca soube ser ingrato.

Permitta, pois, V. Ex.ª, que é um dos nossos marinheiros mais illustres, e que só por si vale um jury, que, prestando tambem, como filho d'essa provincia, a homenagem do meu subido respeito pelos seus talentos, principios politicos e perfeitas virtudes, offereça á censura do seu prudente juizo este humilissimo trabalho a que me dediquei nas horas de folga, que me deixou o arduo e esterilizador serviço de bordo.

Se elle não tiver para V. Ex.ª nenhum outro merecimento, têl-o-ha, n'isso não cabe a duvida, o de provar a minha immensissima gratidão.

Nas centenas de commissões que desempenhei n'essa provincia, notei as lacunas e deficiencias dos mappas que temos a bordo, e as de todos os *Roteiros,* incluindo o do distincto academico, o sr. Costa e Almeida, que a Academia Real das Sciencias mandou escrever.

N'esta obra que encetei e conclui com a melhor vontade, por isso que trata da minha patria, empreguei quasi dois annos, mas ainda assim acho muito pouco o que fiz em prol d'ella.

Ha tres annos, pouco mais ou menos, que diligenciei entrar na commissão cartographica do ministerio da marinha para ir, sem remuneração alguma, a essa provincia a fim de fazer, com precisão, estudos desenvolvidos ácerca dos seus portos, ventos e correntes, corrigindo as cartas de cada uma das ilhas; mas talvez porque o meu desejo era trabalhar, não

foi aceite o meu offerecimento, e até houve quem informasse ao ministro, que eram bem conhecidas as ilhas de Cabo Verde. Melhor foi assim.

Não sei se será bem acolhido pelo paiz este meu trabalho. Entendo, porem, que presto algum serviço: em primeiro logar á Armada a que me honro de pertencer, e depois á minha terra natal, viveiro de pilotos que se adestram, navegando n'aquelles mares, e que mais tarde embarcam para a America, onde, como capitães, mestres ou marinheiros de navios baleeiros, chegam a conquistar fortunas regulares.

Não tenho a vaidade, nem a pretensão de considerar este trabalho inteiramente perfeito. Longe d'isso. Deve, certamente, ter muitos defeitos que poderão ser corrigidos pelos que vierem depois de mim, como eu corrigi os trabalhos anteriores.

Aproveito esta occasião para falar a V. Ex.ª, que tem o seu nome gloriosamente vinculado á illuminação d'aquellas paragens, de uma ilha que por ali deveria ter existido, mas

ácerca da qual os livros de historia e as chorographias guardam completo silencio, parecendo ter-se sumido, como as ilhas *Julia* e *Sabrina,* nos Açôres.

Encontra-se em D. João 3.º, livro 21 fl. 101, um documento por onde se vê que, setenta annos depois da descoberta de Cabo Verde, houve uma doação feita por esse monarcha ao conde de Penella, D. João de Menezes, de uma ilha que devia ser descoberta dentro de setenta leguas da ilha do Fogo, da parte do Sul, e que ao mesmo monarcha constava, pelo proprio conde, que ali existia, mas que não era povoada, nem descoberta.

Não me resta duvida alguma de que essa ilha tivesse effectivamente existido, e que a sua formação houvesse sido occasionada por qualquer commoção vulcanica, como succedera nos Açôres.

Por ultimo, devo aqui declarar que, para tudo quanto fiz, não tive auxilio algum official, e que esta obra que, hoje, entrego á esclarecida apreciação e justa censura de V. Ex.ª,

a quem a Armada Portugueza considera, com muitissima razão, como uma gloria, é apenas resultado da minha aturada paciencia e das minhas insanas lucubrações.

Tenho a honra de ser com a maxima consideração

Lisboa, 27 de agosto de 1891.

De V. Ex.ª

Muito Att.º V.ᵒʳ e Cr.º Obrig.ᵐᵒ

Christiano José de Senna Barcellos.

Sr. Christiano José de Senna Barcellos.

Deseja o meu illustre camarada que sirva eu de juiz no trabalho a que deu o titulo de *Roteiro do archipelago de Cabo Verde*, e ao qual se dedicou nos poucos momentos de folga, que lhe permittia o arduo e aturado serviço na costa da Guiné e na provincia de Cabo Verde, quando ultimamente ali desempenhou trabalhosa commissão na qualidade de commandante da canhoneira *Rio Ave*.

Se o juiz carece de competencia para dar o seu voto em pleito de tão subido alcance, é, comtudo, agradavel reconhecer que a escolha feita por V. da minha humilde pessoa mostra a sua delicada attenção para com os mais idosos que o precederam no impertinente serviço do mar e das colonias, e manifesta sobretudo gratidão da sua parte para com o funccionario que, em tempo, empregou o melhor dos esforços e do seu trabalho no serviço da provincia de Cabo Verde.

O que poderei eu dizer do seu *Roteiro*, util e bom a todos os respeitos?

Demonstra-nos elle mais uma vez, que os filhos de Cabo

Verde sabem pelo trabalho e pela illustração honrar o paiz em que nasceram.

Quando por outras circumstancias não coubesse ao archipelago caboverdeano um logar brilhante entre as nossas provincias ultramarinas, bastaria para lhe dar tão distincta posição, o apreço em que são tidos os seus filhos, que se esforçam por serem uteis ao paiz, dedicando-se aos diversos ramos da sciencia, obtendo pela intelligencia, pelo estudo e por meio do trabalho logares honrosos nas diversas especialidades e profissões, conquistando os bem merecidos creditos e o bom conceito, que tão justificadamente lhes são dispensados.

Não offenderei a sua reconhecida modestia, nem a dos seus conterraneos, citando nomes. São elles assaz conhecidos, não só em Portugal, mas tambem fóra do paiz.

E V. , como filho de Cabo Verde, entregando-se tão brilhantemente ao penoso serviço da marinha de guerra, onde conquistou o posto que exerce, não podia deixar de animar o bom conceito que sempre nos teem merecido, empregando

os poucos momentos que o serviço lhe permittia, n'um trabalho reconhecidamente util, direi mesmo preciso, que vem preencher uma das muitas lacunas que ainda temos no tocante á geographia e hydrographia dos portos e costas portuguezes.

Nós que em epocas passadas fomos os mestres e demos lições que outros souberam habilmente aproveitar, e muitas vezes em prejuizo nosso, descançámos demais; sentimos-nos entorpecidos, e quando actualmente queremos ou necessitamos utilisar o que outr'ora ensinámos, temos em grande parte dos casos que recorrer, infelizmente, a trabalhos de estranhos.

Eu admirei, mas com alguma tristeza, quando ha pouco acabei de ler, que ha na Europa um paiz que durante o anno de 1890 empregou dez navios, 75 officiaes e 664 praças em trabalhos hydrographicos dos quaes resultou, *em um anno,* note-se bem, a descoberta de 75 recifes e 4 bancos, que eram completamente desconhecidos, mas cuja situação ficou cuidadosamente marcada, e ainda a publicação de 76 cartas

novas e a execução de 4750 correcções. Durante o mesmo espaço de tempo, nós que sempre fomos marinheiros e como taes tivemos e ainda hoje conservamos nome fóra de Portugal, apenas poderiamos apresentar o trabalho particular de algum official que, mais dedicado e estudioso, tira ao seu descanso algumas horas para com toda a modestia provar que entre os nossos maritimos, qualquer que seja a sua graduação, temos ainda elementos bastantes para, relativamente, podermos caminhar a par das nações mais adiantadas.

Bem haja pois o seu trabalho, e não desanime V. nos seus estudos e investigações.

Não é tão pouco importante o archipelago de Cabo Verde, que não mereça séria attenção e applicação conscienciosa e exacta sobre todas as circumstancias que n'elle temos a considerar. Bastam a sua posição geographica e as condições muitissimo vantajosas com que a natureza o dotou tão prodigamente, e que tão favoraveis podem ser ao commercio e á navegação, para justificar a imperiosa necessidade de o tornar bem

conhecido e de produzir todos os meios mais faceis de procurar e reconhecer os seus portos. E' tão valiosa a navegação, não só de longo curso, como tambem a de cabotagem, que se dirige ás diversas ilhas, avulta ella tão consideravelmente na ilha de S. Vicente, notavel pelo seu magnifico porto e situada em posição geographica quasi obrigada a toda a navegação que se dirige aos portos da America do Sul, ou que pretende dobrar o promontorio sul africano, que todos os estudos que se façam sobre as ilhas de Cabo Verde, todos os meios que facilitem a navegação entre ellas, ou os conducentes para as demandar e reconhecer, serão sempre considerados como obra meritoria e auxilio efficaz e importante prestado ao commercio e á navegação. E quando trabalhos de tal natureza são executados, não por obrigação, mas por dedicação de um official, cuja missão principal era bem differente, que só os poude obter á custa das suas horas de repouso, ainda maior merecimento elles encerram, e esse official não só presta um serviço impor-

tante, como illustra igualmente o paiz e a corporação a que pertence.

Um roteiro das ilhas de Cabo Verde tornava-se necessario, e eu repito que o seu trabalho vem preencher uma lacuna importante.

O que poderiamos, até ao presente, consultar sobre a maneira de navegar entre as ilhas do archipelago ou de reconhecer os seus portos, que seja verdadeiramente obra de portuguezes? Ou roteiros muito antigos e por conseguinte hoje defficientes e incompletos, ou copia traduzida e mais ou menos modificada de trabalhos estrangeiros, que nem sempre se recommendam pela verdade historica, ou pela exactidão. Temos, é certo, os roteiros estrangeiros, muito poucos, e entre elles o de Kerhallet, um dos mais conceituados, que ainda assim está longe de considerarmos um roteiro completo das ilhas de Cabo Verde.

Afóra isto, alguns trabalhos especiaes sobre uma ou outra ilha, alguns escriptos em lingua estrangeira, revellando va-

rias vezes o interesse commercial com a intenção de affastar a navegação de alguma das ilhas, em beneficio de uma ou outra, que se pretende mostrar mais recommendada.

E', pois, o seu trabalho importante e util a todos os respeitos, e com manifesta vantagem e superioridade sobre tudo quanto se tem publicado até hoje, relativamente ao archipelago.

Álem de que, n'elle se traduz o estudo consciencioso que V. fez de todas as ilhas, e se revela bem claramente o desejo que o animou para apresentar um roteiro o mais completo possivel e em harmonia com as condições que actualmente ali se dão, completando-se o todo por meio de mappas valiosos, que encerram esclarecimentos muito proveitosos, e pelas cartas de todas as ilhas, auxilio sempre indispensavel, mas que raras vezes se encontra em trabalhos d'esta natureza com a claresa com que V. o faz.

Se estes dois pontos que ligeiramente acabo de frisar, dariam já por si reconhecida competencia ao seu trabalho, devo ainda observar que no seu roteiro se designam tambem os

pharoes, boias, e marcas de balisagem, que se encontram no archipelago; e ainda, como elemento muito importante, é V. minucioso em excesso na descripção que faz, muito completa, de todos os portos, bahias, enseadas, por mais insignificantes que se possam julgar, narrando tudo com tal precisão, que bem demonstra que o seu desejo foi de que o seu trabalho se adiantasse consideravelmente a todos os outros, que o seu roteiro fosse afinal uma obra reconhecidamente util e que podesse com vantagem ser consultado pelos navegadores que frequentam as ilhas de Cabo Verde.

Se a minha opinião pouco valor tem, reconheço comtudo ser de justiça dizer-lhe que o seu roteiro satisfaz a uma necessidade de ha muito sentida, e V. , produzindo n'elle os conhecimentos que adquirio, e o estudo a que se dedicou, o faz com a imparcialidade que o distingue; tanto mais, quanto é sabido o amor que professa pela ilha Brava, a flôr do archipelago e terra da sua naturalidade.

Prosiga pois V. , e não desanime; continue a mostrar

que os filhos de Cabo Verde são uteis ao seu paiz e que ennobrecem as profissões a que se dedicam.

Mas antes de terminar, preciso notar que o seu trabalho, não podendo fugir á regra geral que se manifesta em tudo que sae da mão do homem, tem um pequeno defeito, que eu lhe peço se corrija. E' a referencia que faz ao meu obscuro nome e a serviços que julga eu ter prestado á provincia de Cabo Verde. Rogo-lhe que a faça desapparecer.

Agradeço-lhe a sua bôa intenção, muito mais partindo ella de um filho de Cabo Verde; é isso para mim muito grato, mas creia o meu illuste camarada, que eu apenas cumpri com o meu dever.

Permitta que me subscreva com toda a consideração; seu

Att.º e camarada muito obrig.º

Antonio do Nascimento Pereira Sampaio.

Lisboa, 1 de outubro de 1891.

INTRODUCÇÃO

Compõe-se o archipelago de Cabo Verde de dez ilhas, que constituem dois grupos: o de barlavento e o de sotavento. O primeiro consta das ilhas de Santo Antão, S. Vicente, Santa Luzia, Sal, Bôa Vista e S. Nicolau, com os ilheos Branco e Razo, e o segundo das de S. Thiago, Maio, Fogo e Brava, com os ilheos Rhombos.

Situadas no Atlantico ou mar *Tenebroso*, como lhe chamavam os arabes, foram descobertas em 1460 pelos navegadores Diogo Gomes, portuguez, e Antonio de Nolle, genovez, a não ser que se dê credito a uma lenda filiada, certamente, de crenças mythologicas, a qual affirma que S. Brandão passara por Cabo Verde em 565.

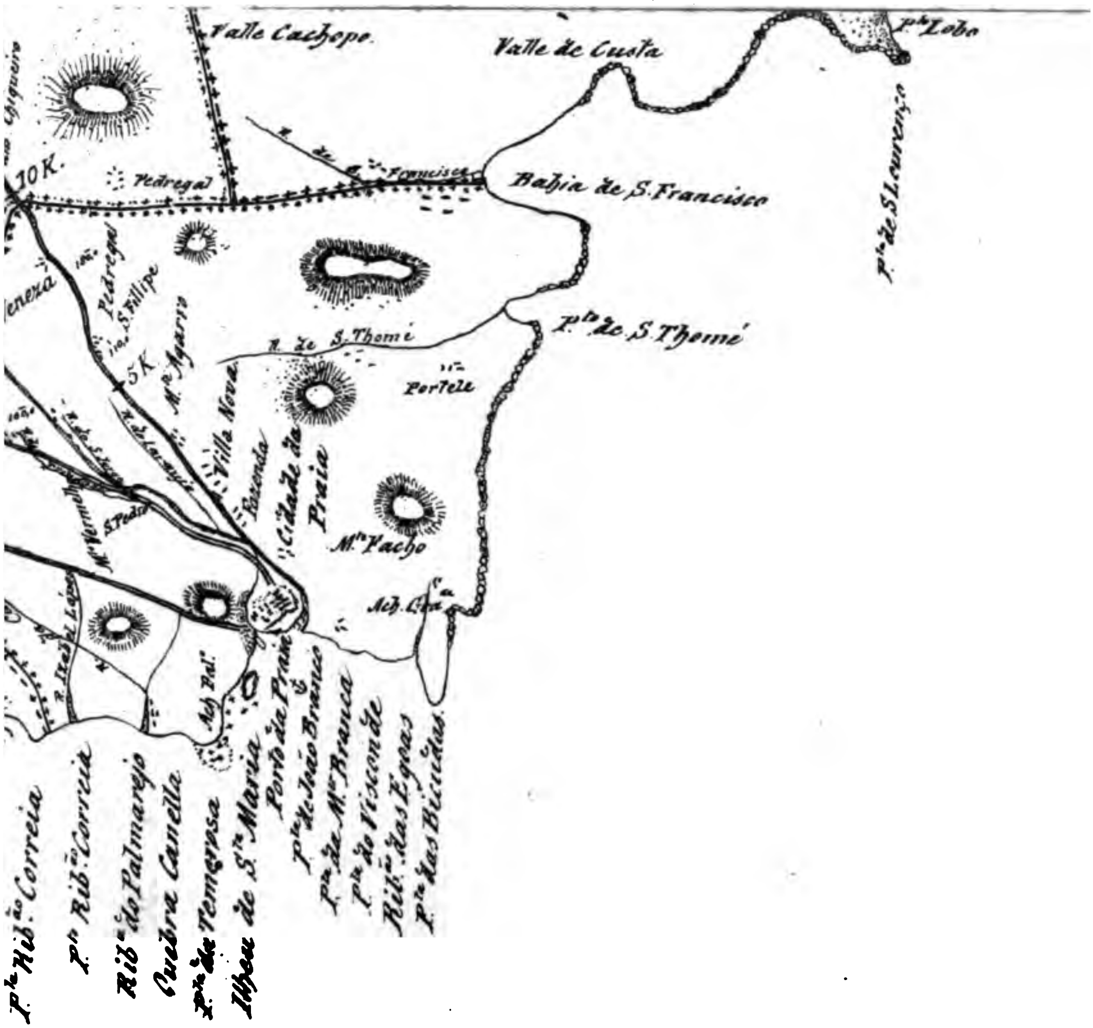
Devido ao afamado e sabio iniciador das nossas antigas emprezas maritimas, o glorioso infante D. Henrique, que n'esse empenho consumiu quarenta e um annos da sua existencia, desde 1419 até 1460, na celebre escola de Sagres, e á muita ousadia e submissão dos nautas portuguezes e estrangeiros em cumprirem as ordens do mesmo infante, descobriram-se, durante esse tempo, terras até Guiné, embora alguns historiadores opinem que as

ilhas de Cabo Verde eram já conhecidas dos phenicios, carthagineses e romanos com o nome de *Gorgonidas*, ao sul das Afortunadas. Se assim fosse, necessariamente seria tambem conhecida a costa da Guiné, e não teria razão de ser o grande interesse com que o infante D. Henrique procurou saber que terras ou que coisas ficavam além Bojador. O certo é, que todos estão de acordo, que Gil Eannes fôra o primeiro a transpôr este cabo, mas na sua segunda viagem, porque na primeira não passou das Canarias ou Afortunadas.

Conhecido o caminho para o sul, não foi difficil ás caravellas o sulcar aquelles mares em visita a novas terras, dando, no seu regresso a Sagres, conta do que viram e do commercio que ali realizaram. Foi, pois, no regresso, da Guiné a Portugal, de duas caravellas capitaneadas por Diogo Gomes e Antonio de Nolle, que um feliz acaso levou estes navegadores, no dia 1.º de maio, ás ilhas de S. Thiago, S. Felippe e das Mayas, tomando as duas primeiras os nomes dos santos que a igreja commemora n'esse dia, e o da terceira foi adoptado em honra da Virgem, por ser no mez de maio que os catholicos a festejam. Certamente, não seria muito demorada a descoberta das outras ilhas. Comtudo, não se pode determinar a data d'esse descobrimento, por ter desapparecido a historia que o infante D. Henrique escrevera ou mandara escrever e que existia ainda no tempo de Fr. Luiz de Souza.

Não tem fundamento algum a affirmação de que os descobridores d'essas ilhas encontraram em S. Thiago alguns pretos da Guiné, que ali foram arrojados dentro d'uma canôa. As duvidas que por ventura poderiam assaltar o espirito de qualquer pessoa a esse respeito, destroe completamente a simples leitura da carta que el-rei D. Manuel fez passar á D. Branca d'Aguiar, filha de Antonio de Nolle, a qual demonstra que a ilha estava deserta, pois que este fôra encarregado de povoal-a.

Acerca da doação d'essas ilhas falaremos em livro especial, quando nos occuparmos d'esse assumpto. Agora trataremos apenas do *Roteiro*, começando pela ilha de S. Thiago, que é considerada, politica e economicamente, como a principal da provincia.



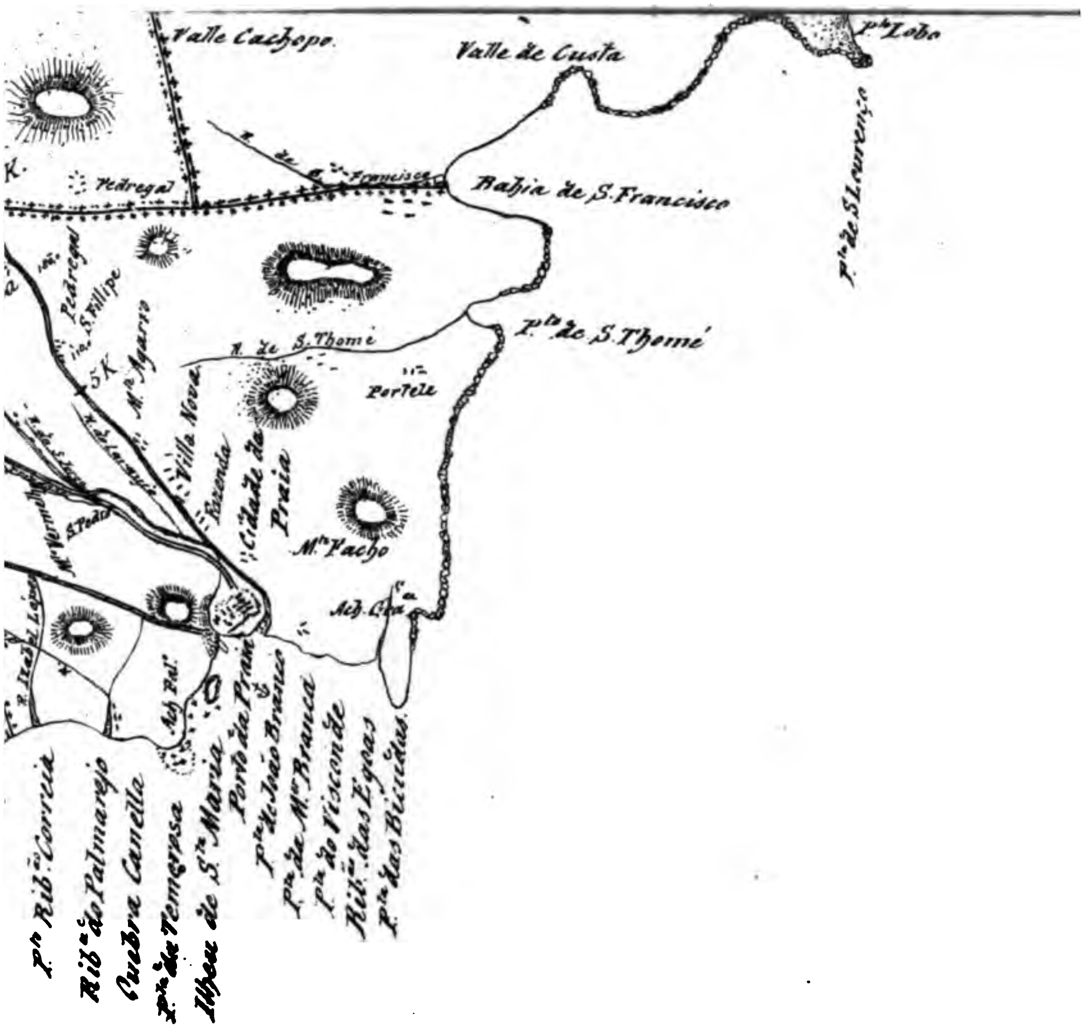
Valle Cachopo.
Valle de Custa
Pta Lobo
Pta de S. Lourenço
Bahia de S. Francisco
10 K.
Pedregal
5 K.
Mte Agario
Pto de S. Thomé
R. de S. Thomé
Portele
Villa Nova
Cidade da Praia
Mte Pacho
S. Pedro
Pta Rib.ão Correia
Pt. Rib.ão Correia
Rib.a do Palmarejo
Quebra Canella
Pta de Temerosa
Ilhéo de Sta Maria
Porto da Praia
Pta de João Branco
Pta de Mte Branca
Pta do Visconde
Rib.a das Egoas
Pta das Bicudas

ilhas de Cabo Verde eram já conhecidas dos phenicios, carthagineses e romanos com o nome de *Gorgonidas*, ao sul das Afortunadas. Se assim fosse, necessariamente seria tambem conhecida a costa da Guiné, e não teria razão de ser o grande interesse com que o infante D. Henrique procurou saber que terras ou que coisas ficavam além Bojador. O certo é, que todos estão de accordo, que Gil Eannes fôra o primeiro a transpôr este cabo, mas na sua segunda viagem, porque na primeira não passou das Canarias ou Afortunadas.

Conhecido o caminho para o sul, não foi difficil ás caravellas o sulcar aquelles mares em visita a novas terras, dando, no seu regresso a Sagres, conta do que viram e do commercio que ali realizaram. Foi, pois, no regresso, da Guiné a Portugal, de duas caravellas capitaneadas por Diogo Gomes e Antonio de Nolle, que um feliz acaso levou estes navegadores, no dia 1.º de maio, ás ilhas de S. Thiago, S. Felippe e das Mayas, tomando as duas primeiras os nomes dos santos que a igreja commemora n'esse dia, e o da terceira foi adoptado em honra da Virgem, por ser no mez de maio que os catholicos a festejam. Certamente, não seria muito demorada a descoberta das outras ilhas. Comtudo, não se pode determinar a data d'esse descobrimento, por ter desapparecido a historia que o infante D. Henrique escrevera ou mandara escrever e que existia ainda no tempo de Fr. Luiz de Souza.

Não tem fundamento algum a affirmação de que os descobridores d'essas ilhas encontraram em S. Thiago alguns pretos da Guiné, que ali foram arrojados dentro d'uma canôa. As duvidas que por ventura poderiam assaltar o espirito de qualquer pessoa a esse respeito, destroe completamente a simples leitura da carta que el-rei D. Manuel fez passar á D. Branca d'Aguiar, filha de Antonio de Nolle, a qual demonstra que a ilha estava deserta, pois que este fôra encarregado de povoal-a.

Acerca da doação d'essas ilhas falaremos em livro especial, quando nos occuparmos d'esse assumpto. Agora trataremos apenas do *Roteiro*, começando pela ilha de S. Thiago, que é considerada, politica e economicamente, como a principal da provincia.


Valle Cachopo
Valle de Custa
Pta Lobo
Bahia de S. Francisco
Pta de S. Lourenço
Pedregal
Pta de S. Thomé
R. de S. Thomé
Portele
Villa Nova
Fazenda
Cidade de Praia
Mte Facho
Porto da Praia
Ilhéu de Sta Maria
Quebra Canella
Ribra do Palmarejo
Pta de Temerosa
Pta de João Branco
Pta de Mte Branco
Pta do Visconde
Ribra das Egoas
Pta das Bicudas

ILHA DE S. THIAGO

Porto da Praia de Santa Maria. E' formado pela ponta *Temerosa* a O. e pela das *Bicudas* a E., tendo ao fundo a cidade da Praia de Santa Maria, assente sobre um planalto de $28^m,28$ de altitude e envolvida por dois vales — o da *Fazenda* e o da *Fonte Anna* —, que se estendem de N. para E. e O., indo terminar nas praias *Negra* e *Grande*.

Da banda O. fica o ilheo de Santa Maria, onde está o magnifico estabelecimento de carvão para abastecimento de navios, tendo officinas regulares de fundição e ferraria para conservação e concerto de excellentes lanchas de ferro, que se empregam no serviço de cargas e descargas. Esse estabelecimento pertence ao Banco Lusitano de Lisboa.

Dá este porto seguro desembarque em frente da alfandega, onde existe uma ponte de madeira com estacaria de sibes, talvez a melhor das que se encontram em todas as nossas colonias, e que foi construida durante a zelosa administração do governador Sampaio. Na plataforma d'essa ponte-caes, a que se deu o nome — *Infante D. Henrique* — estão fixados dois guindastes, nas extremidades do T, e no centro, sobre uma armação de ferro, com

elevação de 4m,44 sobre o taboleiro da ponte e de 9m,04 ao nivel da baixamar equinoccial, um pharolim de luz fixa, vermelha, com alcance de tres milhas. Para E. corre d'ahi uma muralha marginal, que vae encontrar outro caes conhecido pelo nome de *caes de pedra* ou de *S. Januario*, cuja construcção começou em março de 1859 sobre os rochedos ali existentes, um dos quaes era denominado *Pedra Fernandes* e servia para desembarque. Na vasante, ou quando haja calema, é impossivel e até perigoso desembarcar n'esse ponto.

A O. da ponte-caes notam-se varias construcções em madeira, á beiramar, servindo de depositos de generos e de telheiros para embarcações particulares e para as do governo.

Indicando a entrada do porto, ergue-se na ponta da *Temerosa*, situada em 14° 53' 15" lat. N. e 23° 34' 15" long. O. Gr., um pharol que se accendeu em junho de 1881, sendo este o primeiro que se construiu no archipelago. A sua torre é em alvenaria, secção octogonal, pintada de branco, bem como a casa do pharoleiro. A altura da plataforma superior da torre sobre o terreno mede 16m,40, e 25m,65 sobre o nivel medio das aguas do mar. E' de 4.a ordem, luz branca, fixa, systema lenticular para todo o horisonte, visivel de 13 a 15 milhas. O pavimento é de ferro fundido e tem a forma circular com 2m,650 de diametro. E' composto de oito chapas ligadas umas ás outras por meio de cavilhas. Ao centro eleva-se a columna que sustenta o pharol, e a seu lado fica a mesa de serviço do pharoleiro. Este pavimento é convenientemente chumbado á cantaria e a elle se prendem os montantes ou esquinas das paredes, os quaes são tambem ligados entre si na parte superior por um frechal. Entre estes montantes é que se acham collocados oito vidros. A cobertura é abobadada, assentando n'ella a columna do para-raios, a que se fixa o respectivo fio, e onde existem a rosa dos ventos e o catavento. O fio desce ao longo da torre, indo entrar na agua preso a uma roda de cobre. Em volta do recinto fechado do apparelho corre espaçosa varanda, tambem em fórma octogonal. O pharol consta de cinco elementos dioptricos no tambor, seis catadioptricos na cupula e tres catadioptricos inferiores. A lanterna tem duas torcidas com reservatorio superior.

Para se demandar este porto, o navio que seja de vela, por

exemplo, deve procural-o sempre por E. em consequencia do abatimento devido á escassez do vento e as correntes serem a O.; demandando-o por O., é prudente dar-se um resguardo, nunca inferior a meia milha, á ponta da *Temerosa*, para se evitar uma restinga de enormes pedras, que avança para o mar, obra de um quarto de milha, e em que ha uma parte sempre afogada, mesmo na baixamar. Os barcos movidos a vapor, que navegam de O., depois de se desviarem convenientemente da ponta *Temerosa*, não deverão tentar o seu ingresso no porto, sem que a alfandega ou o pharolim da ponte-caes se descubra por fóra do ilheo.

Este porto é limpo, e o fundo encontra-se a duas braças até junto da ponte, excepto dentro da linha tirada do caes de pedra á ponta de *João Branco*, sitio vulgarmente conhecido pelo nome de *Praia Negra*, que é quasi todo de pedra e muito raso, e bem assim para O. da linha tirada entre a ponte-caes e o ilheo, sendo raso todo este espaço que apenas dá ancoradouro de confiança a embarcações pequenas.

No tempo das brisas fundêa-se melhor, encostando-se á rocha E., desde a ponta *Visconde* até á de *João Branco*, onde se acham fundos de quatro braças para cima, de dezembro a abril, e não menos de seis braças, de maio a julho, tempo das maresias, em que o mar arrebenta em cinco braças, com serios incommodos para os navios. De julho a dezembro, deve-se fundear não distante do ilheo, e até á sombra d'elle, por levantar menos o mar com ventos do S., que a E. da bahia, sendo comtudo prudente, logo que o barometro principie a baixar, indicando mudança de tempo, tratar immediatamente de velejar, ou aguentar-se fóra do porto, como fôr mais conveniente.

Estabelecimento do porto: 7^h 30^m. Ancoradouro: enfiamento do pharolim da ponte-caes — *D. Henrique* — pela porta central da alfandega em seis braças. De dezembro a março, é conveniente fundear mais para E. d'esse enfiamento, onde as rochas offerecem algum abrigo.

Da ponta das *Bicudas* corre a costa ao N. 4. NE. até á bahia de *S. Francisco*, que é bastante grande e muito semelhante ao porto da Praia, mas, como este, desabrigada dos ventos de SE. e S. Tem bons fundos de areia, mas não é frequentada, porque povoação alguma lhe fica proxima. Vae desaguar n'essa bahia a ribeira de *S. Francisco*.

Entre a bahia de *S. Francisco*, proximo d'ella, e a ponta das *Bicudas*, está o porto de *S. Thomé*, frequentado pelos faluchos da pesca do coral e por algumas pequenas lanchas ou lambotes.

Da bahia de *S. Francisco* segue a terra um pouco ao N. e muito para E., até á ponta de *S. Lourenço*, ficando entre esta e a ponta leste da ilha os portos *Lobo* e *Bahia*, apenas procurados pelos barcos dos moradores da aldeia de Nossa Senhora da Luz, os quaes se empregam na pesca.

Na ponta leste, situada em 14° 59' 25" lat. N. e 23° 25' 40" long. O. Gr., ergue-se um pharolim que começou a funccionar em 1 de janeiro de 1886, sendo fixa a luz, encarnada, que illumina 210° 30' do horisonte, visivel á distancia de sete a oito milhas. A luz está collocada na parte exterior d'uma cabana de alvenaria, de forma rectangular, pintada de branco, que serve de alojamento ao pharoleiro. A altura do plano focal sobre o terreno é de $2^m,20$ e a altitude sobre o nivel do mar de $10^m,01$. Lança essa ponta uma restinga de pedra, que tem proximamente 1/4 de milha.

A costa vae depois para o NO., bem alta até á ponta das *Bicudas*, offerecendo toda essa vastissima extensão de terra apenas um porto regular para navios grandes, havendo muitos para embarcações pequenas.

Da ponta leste até *Pedra Badejo* ou porto de *S. Thiago*, notam-se o ancoradouro da *Achada Baleia*, onde geralmente se recolhem os faluchos da pesca do coral, quando cae mau tempo, e os portos *Praia-Abaixo* e *Mangue do Montenegro*, que, por serem abrigados dos ventos do S., e por terem magnificas praias, facultam o encalhe de barcos pequenos, quando se quer limpar o seu fundo, e são frequentados por faluchos. O porto da *Ponta* ou *Pinha* é de somenos importancia.

Porto de S. Thiago ou Pedra Badejo. E' exposto ao NE. e, por isso, muito desabrigado, tornando-se mau quando a brisa sopra rijo. Não é, portanto, conveniente que os navios de vela fundeem, de dezembro a abril, perto de terra ou da praia, mesmo porque é perigoso fazer-se de vela, estando muito dentro. Encontram-se ali bons fundos de areia, de 6 a 12 braças. E' frequentado por muitos navios de vela, que vão receber carga de producções da ilha, especialmente purgueira. Vão desaguar n'este porto tres ribeiras importantes, e proximo á beiramar existem muitas casas

de habitação e alguns armazens pertencentes aos negociantes da ilha. D'este ponto até á ponta das *Bicudas* apresentam-se alguns surgidouros, servindo de abrigo á pequena cabotagem. São os seguintes:

O porto *Fundo* é, como o seu nome está dizendo, muito alongado, mas estreitissimo, não dando, por esta razão, accesso a navios de grande lotação, mas sendo excellente para embarcações pequenas, e tendo bons fundos de areia.

O porto *Coqueiro* e a bahia de *Dongulú* são insignificantes reconcavos expostos á brisa.

O porto da *Calheta de S. Miguel* tem capacidade para receber palhabotes, e comtudo não é procurado pelos navios por causa dos baixios que, é verdade, sujam a sua entrada, mas teem a conveniencia de servirem de quebra-mar, concorrendo para que não haja vagalhão dentro do porto, embora se note alguma mareta grossa, quando a brisa sopra forte.

A bahia do *Mangue de Sete Ribeiras* e o porto *Formoso* são de pouca consideração.

O porto de *Angra*, junto á ponta NE. da ilha, ou de S. Vicente, é apenas visitado pelas lanchas costeiras.

Da ponta das *Bicudas* corre a costa para o SO. até o *Tarrafal*, onde se encontra o porto *Fazenda*, que, apezar de ser bom para navios pequenos, está sempre deserto.

Porto do Tarrafal. E' formado pela ponta *Preta* ao N. e pela do *Atum* ao S., tendo bons fundos de areia em todo elle, e sendo regularmente grande. Constitue, por assim dizer, uma explendida doka, onde os navios ficam em completa segurança, não obstante ser aberto a O. Junto á orla do mar está uma pedra, imitando um caes natural, que na maré cheia fica em parte afogada, não podendo então realizar-se o embarque e desembarque senão na praia. E' inferior ao porto *Grande* de S. Vicente e ao da Praia, por ser mais pequeno, mas tem a vantagem de ser manso o seu mar e de offerecer seguros ancoradouros aos navios, seja qual fôr a quadra do anno. Do lado N. da bahia surge o monte *Graciosa* ou morro do *Tarrafal*, que é uma bôa marca para quem quizer demandar esta bahia, pois que n'este caso deverá ir primeiramente em procura do pharol de luz branca e fixa, que fica na ponta *Preta*, situada em 15° 18' 06" lat. N. e 23° 47' 40"

Temerosa, destacando-se ali dois montes, um proximo d'outro, que se denominam *Montes Vermelhos*, por causa da sua côr, e que são uma excellente marca para se procurar o porto da *Praia de Santa Maria.*

A brisa faz-se sentir com força n'essa parte da costa, muito principalmente entre a *Cidade Velha* e os *Montes Vermelhos*, havendo, algumas vezes, refegas fortes nas proximidades d'estes montes.

ILHA DO MAIO

E' uma das mais pequenas das ilhas do grupo de sotavento. A sua povoação principal — *Nossa Senhora da Luz* — está em 15° 7' lat. N. e 23° 13' long. O. Gr. *(Forte de S. José)*, onde um pharol do alcance de sete milhas e de côr vermelha indica a entrada do *Porto Inglez*. Forma este porto uma extensa praia d'areia, desde a ponta da *Salina* até á povoação, obra de 1',5 na direcção SE., seguindo depois a costa, já roqueira, para o S., até á ponta E. do porto. Tem bons fundos d'areia, podendo os navios ancorar, com segurança, em cinco braças, a meia milha ou menos ainda da terra.

Não ha muito tempo, frequentavam esta ilha bastantes navios mercantes, que ali iam carregar sal para os portos do Brazil, lançando ferro proximo da ponte de madeira, pertencente a uma das casas salineiras d'essa localidade — *Coelho Serra & Faria*. O desembarque no caes é pessimo, e, por isso, muito arriscado, principalmente, quando haja grande ou mesmo pequena maresia.

O porto é exposto ao mar e aos ventos dos quadrantes SE. e SO., não sendo, por esta rasão, seguro, de agosto a outubro; mas pela sua grande amplidão teem os navios espaço bastante

ILHA DO FOGO

Das do grupo de sotavento é a segunda em importancia. A sua povoação principal — *Villa de S. Filippe* — fica na lat. N. 14° 52' 15" e longit. O. Gr. 24° 31' 20"; o porto da *Fonte da Villa* acha-se situado na lat. N. 14° 52' e long. O. Gr. 24° 32' 40", e o de *Nossa Senhora da Encarnação* está na lat. N. 14° 51' 15" e long. O. Gr. 24° 32', sendo estes os seus maiores portos.

E' muito alta e o seu pico attinge a altura de 3.200 metros acima do nivel do mar, sendo o seu littoral muito alcantilado e quasi inabordavel. Verdadeiramente, não tem portos esta ilha, mas sim enseadas que prestam algum abrigo perto de terra; mas como, em geral, ali lhes chamam portos, não discutiremos a impropriedade do termo para não nos affastarmos do fim que temos em vista.

O porto da *Fonte da Villa* é o primeiro e o mais importante, por estar proximo da villa. Situado na costa O., lucta com a terra, bastante alta, d'onde surge a villa. N'este porto só se pode ancorar de junho a novembro. Nos outros mezes fundéam os navios no de *Nossa Senhora da Encarnação*. Esta variação é motivada pelas particularidades d'esses portos, que apenas offerecem abrigo durante seis mezes do anno, e não pela mudança ou deslocação dos depositos arenosos, como alguns affirmam.

No tempo da brisa o porto preferido é o de *Nossa Senhora da Encarnação*, porque é abrigado. O porto da *Fonte da Villa* está tambem nas mesmas condições durante a estação pluviosa. Este phenomeno teem alguns querido explicar pela passagem das areias, em dezembro, para o porto de *Nossa Senhora da Encarnação*, e, em junho, para o da *Fonte da Villa*, occasionada, segundo a opinião d'elles, pela acção das correntes; mas não nos parece aceitavel esta explicação, por isso que as areias que se transportam, são as da praia, e não as dos ancoradouros, que são immutaveis. Entendemos, portanto, que a mudança dos portos é motivada pelas maresias, que, sendo do N. — começo das brisas — arrastam as areias para o S., minando as rochas da praia, e o contrario se observa, quando as maresias são do S., e tanto isto é assim, que, muitas vezes, se retarda essa mudança por mais d'um mez, porque as maresias do N. ou do S. se declararam mais tarde. A admittirmos que este facto é imposto pela acção das correntes, teriamos tambem de admittir que as correntes de N. a S. eram certas e constantes no mez de novembro, como as de S. a N. no de junho, o que não é exacto, pois que as correntes, junto ás costas, n'essas ilhas obedecem sempre ás leis da maré.

E' bom fundear os navios com agua aberta para a *Ribeira da Trindade*, que é bem conhecida por desaguar na praia da *Fonte da Villa*, ou mais para o S. d'ella, em fundos de 6 a 12 braças. Para marcar este ancoradouro, bem como o de *Nossa Senhora da Encarnação* accendeu-se, em 26 de março de 1881, uma luz fixa, vermelha, visivel á distancia de duas milhas, collocada sobre uma columna de ferro ou de candelabro. A altitude do plano focal sobre o terreno é de $3^{m},14$, e sobre o nivel medio do mar é de $36^{m},16$. E' boa indicação d'este ancoradouro a praia d'areia preta, que se estende, um pouco, até ao S. das casas de Nossa Senhora.

Esta ilha não tem uma ponte para desembarque, melhoramento com que algumas outras de somenos importancia teem sido contempladas pelos chefes da provincia. Dispendiosa que fosse a obra, valeria bem o sacrificio que se fizesse para facilitar a communicação rapida e segura da terra com o mar. E hoje que não ha impossiveis, a difficuldade desappareceria, se lhe prevalecesse a boa vontade.

O transporte faz-se em embarcações que pertencem aos filhos do paiz e que são por elles governadas. E' conveniente não desembarcar em escaleres de bordo sem levar um pratico; quem quizer proceder d'outra fórma, sujeita-se ao risco de ser envolvido pelas ondas da praia.

A aguada para os navios obtem-se com difficuldade e por preços elevados, porque a nascente que abastece d'esse liquido os habitantes da villa, fica na *Praia Ladrão*, ponto muito distante. Mantimentos encontram-se em abundancia.

Uma lingua de areia separa este porto do de *Nossa Senhora da Encarnação*, devendo notar-se que ha bons fundos em frente do *Bocarrão*, onde se pode lançar ferro.

Porto de Nossa Senhora da Encarnação. Como já dissemos, só se deve procural-o no tempo das brisas, fundeando-se em frente das casas que existem na praia, e no enfiamento da ponta da *Pomba* com *Ponta Furada*. Para o sul d'essas casas não é conveniente ancorar-se, porque ali se encontra alguma pedra. Ha n'esse sitio alguns armazens pertencentes aos negociantes, e um d'alfandega, estando este porto ligado á villa por meio de uma linha telephonica, particular. D'este logar até á ponta S. da ilha ou do *Belcher*, nome que lhe dão os naturaes da ilha, e *Carteira* da Brava, um unico ancoradouro aproveitavel é o da *Praia Santa* ou do *Furado*, como lhe chamam os indigenas, a SE. da *Ponta Furada*. E' muito pequeno, ainda que com bons fundos arenosos. Succede, algumas vezes, fundearem ali os palhabotes, levados a reboque, quando em viagem para a cidade da Praia apanham calmas e correntes ao N., demorando-se n'esse porto até que se declare a viração necessaria para seguir a sua derrota.

Na epocha das brisas, os navios de vela que navegarem para E., deverão ter toda a cautella, quando estiverem proximos da ponta *Belcher*, com as refegas do vento do *Alcatraz*, que geralmente são durissimas e causam, muitas vezes, grossas avarias nos seus apparelhos.

A SO. do *Alcatraz* ha um surgidouro para lanchas costeiras, onde ellas se abrigam, quando a brisa reina com muita asperesa.

Do *Alcatraz* para o N., que é a costa leste da ilha, apresenta alguns portos ou enseadas, apenas frequentados por lanchas ou lambotes. São: *Santa Catharina*, vulgarmente conhecido pela

denominação de *Casinha* ou *Bate-Bate*, *Antoninha* e *Corvo*. Podem n'elles fundear navios grandes, mas quem os quizer procurar, deverá tomar um pratico para ancorar em logar seguro e não em pedra. O mais importante d'esses portos, e talvez dos de toda a ilha, é o do *Corvo*, que fica a 2,5 milhas ao N. da povoação de Santa Catharina, cuja descripção foi feita pelo contr'almirante Rodrigo de Sá Nogueira, quando capitão dos portos, a qual transcrevemos em seguida:

Diz elle, que a distancia entre as pontas da bahia é de 1/3 de milha, e a da terra ao meio da linha das pontas é de 1/6 de milha. Que o fundo é alcantilado, areia preta e fina. Encontram-se bons fundos desde tres até trinta braças, e de sessenta, fora da linha das pontas. Que proximo da ponta SE. o fundo, de lava e pedra, é de quarenta braças. Que o porto é muito manso, mesmo com lestadas. Que com facilidade, abrindo-se um poço, encontra-se agua doce. Que a barlavento ha uma pedra que descobre na baixamar e que facilmente poderia ligar-se com a terra, formando um bom caes.

Reflectindo-se n'estas palavras de um homem autorisado e conhecedor, avalia-se, facilmente, a importancia que adviria para a ilha, e principalmente para as regiões N. e E., que são riquissimas, se se realizassem alguns melhoramentos indispensaveis com os quaes muito lucrariam o commercio e a agricultura. Alem d'este porto a costa N. tem os seguintes surgidouros: *Igreja*, *Salinas*, *Morro do Ilheo*, *Valle dos Cavalleiros*, e mais alguns de secundaria importancia.

Portinho dos Mosteiros tambem conhecido pelo nome de *Igreja*, fica a E. da ponta N. ou das *Sete Cabeças;* encontram-se n'elle bons fundos com areia preta, fundeando-se em 6 a 12 braças. Está exposto á brisa, e por isso é mau no tempo em que ella reina desabrida, de dezembro a maio, por haver muita maresia.

Porto das Salinas. Seria um bom portinho, se na sua entrada não houvessem umas pedras. Esta circumstancia faz com que elle seja apenas frequentado por pequenas lanchas. E' abrigado.

Morro do Ilheo e Valle dos Cavalleiros. Dão ancoradouro a lanchas e lambotes, e ainda a navios grandes, mas não são procurados por estes. São desabrigados, mais ou menos, da brisa, conforme a direcção do vento.

Freguezias.

-·-·-·-·- Nossa Senh.ª do Monte

-+-+-+- S. João Baptista

denominação de *Casinha* ou *Bate-Bate, Antoninha* e *Corvo*. Podem n'elles fundear navios grandes, mas quem os quizer procurar, deverá tomar um pratico para ancorar em logar seguro e não em pedra. O mais importante d'esses portos, e talvez dos de toda a ilha, é o do *Corvo*, que fica a 2,5 milhas ao N. da povoação de Santa Catharina, cuja descripção foi feita pelo contr'almirante Rodrigo de Sá Nogueira, quando capitão dos portos, a qual transcrevemos em seguida:

Diz elle, que a distancia entre as pontas da bahia é de 1/3 de milha, e a da terra ao meio da linha das pontas é de 1/6 de milha. Que o fundo é alcantilado, areia preta e fina. Encontram-se bons fundos desde tres até trinta braças, e de sessenta, fora da linha das pontas. Que proximo da ponta SE. o fundo, de lava e pedra, é de quarenta braças. Que o porto é muito manso, mesmo com lestadas. Que com facilidade, abrindo-se um poço, encontra-se agua doce. Que a barlavento ha uma pedra que descobre na baixamar e que facilmente poderia ligar-se com a terra, formando um bom caes.

Reflectindo-se n'estas palavras de um homem autorisado e conhecedor, avalia-se, facilmente, a importancia que adviria para a ilha, e principalmente para as regiões N. e E., que são riquissimas, se se realizassem alguns melhoramentos indispensaveis com os quaes muito lucrariam o commercio e a agricultura. Alem d'este porto a costa N. tem os seguintes surgidouros: *Igreja*, *Salinas*, *Morro do Ilheo*, *Valle dos Cavalleiros*, e mais alguns de secundaria importancia.

Portinho dos Mosteiros tambem conhecido pelo nome de *Igreja*, fica a E. da ponta N. ou das *Sete Cabeças;* encontram-se n'elle bons fundos com areia preta, fundeando-se em 6 a 12 braças. Está exposto á brisa, e por isso é mau no tempo em que ella reina desabrida, de dezembro a maio, por haver muita maresia.

Porto das Salinas. Seria um bom portinho, se na sua entrada não houvessem umas pedras. Esta circumstancia faz com que elle seja apenas frequentado por pequenas lanchas. E' abrigado.

Morro do Ilheo e Valle dos Cavalleiros. Dão ancoradouro a lanchas e lambotes, e ainda a navios grandes, mas não são procurados por estes. São desabrigados, mais ou menos, da brisa, conforme a direcção do vento.

guada

Freguezias.

Nossa Senh.ª do Monte

S. João Baptista

ILHA BRAVA

Pertence ao grupo das ilhas de sotavento, ficando mais para SO. O seu porto principal que é conhecido pela denominação de *Furna*, está em 14° 50' 20" lat. N. e 24.° 41' 12" long. O. Gr. E' o mais importante da ilha, por isso que demora nas proximidades da povoação e offerece, como nenhum outro do archipelago, segurissimo abrigo aos navios, quando reinam as brisas.

Acha-se situado na costa NE., a quatro kilometros da povoação, e é formado pelas pontas *Badejo* ao N. e *Forte* ao S., havendo entre essas pontas a distancia aproximada de um terço de milha. O seu contorno é quasi circular, estando o porto exposto aos ventos de SE. e sendo por este facto improprio, de agosto a outubro ou quando haja prenuncios do temporal, para a ancoragem de navios.

Pela serenidade do mar, de novembro a julho, é este o melhor porto para os navios virarem de querena, e por isso é por elles bastante frequentado. Quem quizer demandal-o, deverá navegar muito perto da terra, entre as pontas *Jalunga* e *Badejo*, passando encostado a esta ultima e largando o ferro, quando descobrir completamente o porto. Um bote irá receber, á pôpa do navio, o

chicote de um virador, fazendo-se depois a amarração e arriando-se a amarra conveniente, que, ordinariamente, não excede a 30 braças. Ronda-se então o virador a ficar, e abotôa-se.

Todos os navios, grandes ou pequenos, se amarrarão de pôpa com dois viradores, que devem ser colhidos no convez antes da entrada d'esses navios no porto. E' conveniente que os navios não levem seguimento grande, quando chegarem á ponta *Badejo*, mas sim apenas necessario para a montarem e largarem o ferro a 10 ou 12 braças, sem receio algum de que virem pelo S.; pois que sendo as correntes ao SO., e havendo aragens do N., fazem sempre cabeça pelo N. E' ajuizado o auxiliar a rotação com o leme, logo que o ferro apanhe o fundo, carregando-o para estibordo.

Uma aldeia assente sobre o areal, com casas regulares e alguns estabelecimentos de viveres, fornece aos navios os mantimentos necessarios, como tambem os trabalhos de carpinteiros e de calafates, que ali ha, muitissimo habeis.

A terra que liga as pontas *Jalunga* e *Badejo*, é bastante alterosa, e, abrigando o porto da brisa, constitue, por isso e pela sua forma circular, uma perfeita doka. Um poço que ali existe, dá agua salobra, que é apenas destinada para lavagens. A agua da chuva é conservada em cisternas e vendida em muitas casas na *Furna* pelo preço de 20 réis o barril, e a da *Ribeira do Vinagre*, que fica proxima, pelo de sessenta réis em igual vasilha.

Da ponta do *Forte* surge um pequeno morro, onde se encontram as ruinas da fortificação que lhe deu o nome e que foi levantada em 1839, quando Fontes Pereira de Mello governou a provincia. As peças estão encravadas e carcomidas pela ferrugem. A casa que outr'ora devia ter sido residencia do commandante da fortaleza, está a desabar, tendo em derredor uma parede com grandes soluções de continuidade.

E' este o actual estado da *Furna*. Os nossos navios de guerra, quando entram n'este porto, veem, com um mixto de alegria e pezar, tremular sobre aquelles tristes destroços a gloriosa bandeira das quinas.

Em 1887 inaugurou-se ali, sendo governador geral o sr. conselheiro Lacerda, a ponte de madeira construida no sitio denominado *Pedra Capitãosinho*, onde em 1844 se formara um caes por meio de subscripção aberta na provincia, para a qual concorre-

ram apenas o governador geral Bastos e os habitantes de S. Thiago e Fogo, tendo ella produzido a quantia de 152$230 réis.

Funccionam na *Furna* duas unicas repartições centraes — alfandega e correio.

D'este porto corre a costa para o NE. até a ponta *Jalunga*, onde se encontra, indicando o porto, um pharolim, visivel á distancia de duas milhas, ali collocado em 26 de março de 1881, estando armado sobre uma columna de ferro. A altura do plano focal sobre o terreno é de 13^{m},14 e sobre o nivel medio do mar de 15^{m},91. Está em 14° 51' lat. N. e 24° 44' 30" long. O. Gr.

Para diante d'esse porto vae a costa ao NO., formando a do norte da ilha, onde existem dois portos de menos importancia, pois que só servem para lanchas: São os da *Pedrinha* e *Sorno*. Entre estes dois portos o mar é mau por causa da lucta que ali se trava entre a brisa e as correntes, sendo, por isso, denominado mar da *Vacca*. Nas proximidades do porto do *Sorno*, tanto a E. como a O., a costa é rasa e tem alguns baixios a um quarto de milha, pouco mais ou menos, de terra, mas pode-se passar por entre a terra e o ilheo de *Areia*. E não obstante, a navegação deve ser feita por fóra, visto ser muito estreito o canal. A duas milhas do *Sorno*, para O., fica o porto da *Fajã d'Agua*.

Porto da Fajã d'Agua. E' situado ao NO. da ilha, sendo formado pela ponta *Garbeiro* a E. e pela do *Padre* a O.

O fundeadouro deve ser na linha que une o ilheo do *Baixo Agudo* com a foz da ribeira, ou para E. d'ella, em fundos de 8 a 10 braças. E' necessario que a amarração se faça de pôpa e bem segura, porque faltando esta precaução, o navio aprôa á terra, impellido pela corrente, e, como o fundo varia muito, pode ir á garra e sair fora do porto com qualquer rajada forte de vento, de cima da terra. Não é vulgar rebentarem os viradores, nem cairem refegas duras, mas se aquelles forem fracos e estas violentas, pode o navio amarar-se, indo á garra.

Para demandal-o, se deve navegar por fora do ilheo do *Baixo Agudo*, e proximo d'elle, aproando a uma pedra que fica junto á praia, para onde se enviará o primeiro virador, largando-se ferro no já indicado fundo.

Não é prudente fazer passagem entre o ilheo e a ponta *Garbeiro*, por ser estreito o canal, ficando ao pé do ilheo, quasi á flor d'agua,

algumas pedras, apezar de haver bastante fundo para navegar qualquer navio, a meio canal.

Tambem para O. da referida linha se pode fundear, mas o mar n'este sitio é geralmente agitado, porque se resente da influencia da brisa, tornando-se difficil conservar a amarração da pôpa por causa de muitos ratos de pedra que sujam o seu fundo.

Este porto é dominado pelas montanhas do *Azul* e *Vereda* a E., e pela da *Esparadinha* a O., que formam um grande e profundo valle, por onde corre a abundantissima ribeira da *Fajã d'Agua*, onde os navios fazem sua aguada. Apezar de ser muito maior do que a ribeira do *Sorno*, assemelha-se a esta pelas culturas da canna sacharina, que se estendem desde a praia até muito para o interior da ilha, descortinando-se, do mar, uma perspectiva lindissima. Na praia avistam-se algumas casas, quasi todas cobertas de palha.

Este porto é muito concorrido durante os mezes das calmas, agosto a outubro, dos barcos de cabotagem, que para ali vão de todas as ilhas, aproveitando esse tempo para calafetar e refrescar o apparelho. Não está aberto ao commercio, mas tem um posto fiscal. Foi defendido, em tempos passados, por um fortim de que, hoje, apenas restam alguns vestigios. Os navios podem n'este porto abastecerem-se de vitualhas que precisarem, mandando vir tudo da povoação.

Da ponta *Padre* vae a costa ao SSE. até a ponta *Moreia* ao S., proximamente, comprehendendo tres pequenos portos: *Portête*, *Ferreiros* e *Ancião*.

Porto do Portête. Está descoberto aos ventos desde SSO. até NO. e, por isso, desabrigado nos mezes de julho a outubro. Tem bom fundo arenoso, e comtudo apenas o frequentam os pescadores das povoações proximas.

Rochas muito altas formam um valle de contornos muito irregulares, e n'este, a uma pequena distancia da praia, encontram-se algumas nascentes d'agua, que convinha serem exploradas.

Um pouco mais ao S., fica o porto dos *Ferreiros*. Maior que o do *Portête*, com uma praia semelhante á da *Fajã d'Agua*, recebe uma das ribeiras importantes da ilha. Exposto aos ventos do S. e SO., torna-se mau nos mezes de julho a outubro, fornecendo seguro ancoradouro nos restantes mezes, ao N. da ribeira, em

fundos arenosos de 8 a 12 braças. E' facil reconhecer este porto, pois que é o unico da costa O. da ilha, d'onde se descobrem as plantações da canna sacharina, vinhas e arvores de fructo, que existem na ribeira, e o lado S. de tão productivo valle é muito mais montanhoso do que o N. Tem algumas casas espalhadas pelas margens da ribeira. E' apenas frequentado pelos barcos de pesca.

Quasi ao S. da ilha está o porto do *Ancião*, que como o dos *Ferreiros* é desabrigado de julho a outubro. E' circumdado de rochas de grande elevação, e, por causa da altitude d'ellas, parece, a quem demanda este porto, e acha fundo em 12 braças, estar muito proximo da praia, mas de terra se vê que entre esta e o navio ha uma consideravel distancia.

O melhor ancoradouro é o da parte oeste, onde se depara uma praiasinha de areia branca. Foi muito frequentado pelos navios que vinham carregar pedra, já prompta para construcções, á America do Sul. Parece que não existe nascente alguma d'agua perto d'este porto, mas não se pode affirmar que assim seja, pois que ainda não houve explorações n'esse sentido. A agua que uma vez nos deram para beber, foi tirada d'um poço aberto na praia. Era salobra. Não ha casas, mas n'outros tempos ali existiam algumas palhoças (funcos), servindo de habitações aos cavouqueiros.

E' excellente abrigo no tempo das brisas, que pode ser procurado quando no canal venta o NE. com muita força e as correntes ao S. não permittem que se alcance o porto da *Furna*.

Da ponta *Moreia* segue a costa para o NE. e NNE. até á *Furna*, mais ou menos alcantilada, fornecendo alguns abrigos de pequena valia, ou simples ancoradouros para lanchas e palhabotes, como são *Aguada* e *Aguadinha*.

O porto de Aguada é aberto aos ventos do S. e, por isso, abandonado.

A terra, junto á praia é plana, começando a altear para o interior e formando um valle bastante profundo, onde se encontra abundancia de excellente agua em uma propriedade um pouco distante, devido a difficeis trabalhos de exploração e canalisação em rocha.

Um pouco ao N. da *Aguada*, fica o ilheo conhecido pelo nome de *Baixona*, estendendo-se ao pé d'elle a praia do porto da *Aguadinha*, apenas frequentado pelos individuos que residem no sitio

visinho, denominado *Baleia*, e que veem á *Baixona* para a pesca.

Em geral pode-se ancorar em quasi todos os pontos que ficam em redor d'esta ilha, quando haja necessidade, e sempre em bons fundos de areia.

Como pertencem a esta ilha os ilheos Rombos, daremos uma ligeira descripção d'elles, fazendo menção dos seus portos mais preferidos.

São seis os ilheos: *Grande*, *Barrete*, *Sapado*, *Luiz Carneiro*, *Rei* e ilheo de *Cima*, sendo mais importantes o *Grande* e o de *Cima*; o primeiro, por possuir alguns terrenos de cultura e de pastagem, e algum gado; o segundo, por ter bastante guano de boa qualidade. Ainda não se descobriu nascente alguma d'agua, mas alguns proprietarios da ilha Brava já mandaram construir no ilheo *Grande* cisternas para a depositar.

Ilheo Grande. Os principaes portos são: *Rabil*, *Porto Grande*, *Barrete* e *André Pires*.

Porto Rabil. E' o maior e o mais fundo de todos, podendo ancorar navios grandes, de julho a outubro. Apezar de ser arenoso o seu fundo, ali se encontram algumas pedras, sendo portanto, necessaria sufficiente pericia para se fundear sem perigo.

Porto Grande. Embora o nome diga que elle é grande, podemos affirmar que é o mais pequeno de todos os portos d'esses ilheos; mas o que lhe escasseia em dimensões, lhe sobeja em belleza, apresentando o aspecto d'um lago de azeite, ainda quando reinam as brisas.

Barrete. Bom fundeadouro. O seu fundo é todo de areia, podendo ancorar tres a quatro navios de alto lote, em 5 a 9 braças.

André Pires. E' muito pequeno, bastante comprido e muito estreito, permittindo a entrada somente a lanchas. O mar ali está sempre tão tranquillo, como um rio.

Ilheo de Cima. Tem dois portos: *Morro Grosso* e *Socca*. O primeiro é rasoavel, fundeando-se ao pé da *Ponta do Morro Grosso*, em fundos de 6 a 12 braças, apezar de ser muito incommodo para carregamento de navios, visto estar distante — uma milha — de terra. O segundo é mau.

Ao S. do ilheo *Luiz Carneiro* ha fundos arenosos de 6 a 12 braças. E' um porto tão bom como o de S. Vicente.

Os ilheos *Luiz Carneiro*, *Sapado* e o do *Rei* teem bom guano.

ILHA DA BOAVISTA

O seu porto principal — *Sal-Rei* — está situado em 16° 08' 30" lat. N. e 22° 57' 12" long. O. Gr. E' formado pela ponta do *Morro d'Areia* ao S. e pela povoação de *Sal-Rei* ao N., sendo esta povoação protegida pelo ilheo do mesmo nome. Está exposto a O., com 5 milhas de abertura nas direcções NE. e SO., ficando defendido das brisas, mas desabrigado desde NO. a SSO. E' bom porto, porque os ventos dominantes no tempo das aguas, com caracter tempestuoso, aproximam-se mais do SE. do que do SO.; comtudo, nos mezes de dezembro, janeiro e fevereiro entra no porto mar muito grosso, sendo necessario que os navios façam de vela para assim evitarem o incommodo e, muitas vezes, o perigo a que estão expostos por causa do vagalhão do NO. Estas maresias são sempre do NNO., embora a brisa sopre de qualquer lado: são mais fortes, se os ventos forem do N., e mais fracas, se forem de E.

Este porto tem um baixo, denominado *Maldonado*, que liga o ilheo com a terra leste, um pouco ao N. do *Rabil*. E' preciso haver todo o cuidado para que, nos mezes de maresias, os navios ancorem muito para fora d'elle, ou da linha tirada da ponta S. do ilheo

para o *Rabil*. Como este porto abunda em baixios, principalmente dentro do referido alinhamento, ha ali uma grande arrebentação, que se oppõe á communicação da terra com os navios, sendo então conveniente que estes deixem o porto, emquanto não abrandar o mar. N'este porto se pode fundear de 6 a 10 braças; mas na orla do *Maldonado*, só de março em diante, em quatro a cinco braças; notando-se que os fundos são sempre arenosos.

A meia milha ao S. do ilheo se encontra um recife, que algumas vezes não arrebenta. O canal é fundo entre este recife e o ilheo, e por ali passam, geralmente, os navios, quando demandam ou saem do porto. Para indicar este baixo, collocou-se uma boia do lado N., podendo os navios passar, a meia distancia, entre a boia e o ilheo, sem perigo algum.

Entre o ilheo e a terra ou povoação, ha um canal crivado de baixos, e tão raso, que não dá passagem a navio algum, isto é, para se demandar este porto, a navegação deve ser feita pelo S. do ilheo.

Este porto é indicado por um pharol que se acha collocado no ilheo. A luz é de côr branca e fixa, com alcance de nove milhas, o minimo.

Este pharol é perfeitamente igual ao que está montado no *Tarrafal* de S. Thiago. Tem uma ponte para desembarque.

A carne é ali muito barata, e os preços de todos os generos bastante convidativos. A aguada é difficil de se fazer, mas a agua é de boa qualidade.

Para o S. d'este porto, a costa vae limpa, menos uma pequena parte ao S. da ponta do *Morro d'Areia*, onde ha um baixo, denominado *Varandinha*, que está proximamente a uma milha da costa. Entre o baixo e a terra encontra-se fundo em tres braças, por onde teem passado palhabotes.

Da ponta da *Varandinha* segue a costa para SE, onde se encontram o porto do *Curralinho* e o *Curral Velho*, tendo grandes praias d'areia e cascalho.

Este porto é abrigado das brisas, mas exposto aos ventos dos quadrantes SO. e SE. Os navios ancoram n'este porto em fundos arenosos de 6 a 12 braças.

Da ponta S., que se conhece perfeitamente por lhe ficar proximo um ilheo, a praia do *Curral Velho* vae terminar no *Harbatão* ou

Orvatão. Este porto é limpo e podem fundear n'elle navios grandes; mas é desabrigado dos ventos do S. E' n'este porto que vae desaguar a ribeira do *Orvatão*, notavel pela grande quantidade de coqueiros que ali vicejam.

Segue a costa para NE. e NO., dando dois pequenos portos, que antigamente foram muito procurados pelos navios que iam ali receber sal de duas salinas proximas. Estes portos são *Ferreira*, limitado ao N. pela ponta leste, e o *Canto* ao NO. d'esta ponta, 4,5 milhas.

Pela abundancia de baixos que tem, só com bons praticos se pode navegar proximo d'esta costa, fundeando-se perfeitamente em 4 braças, a sotavento do ilheo *Hollandez*. D'este sitio até á linha tirada do ilheo do *Baluarte* para a *Bôa Baixa*, encontram-se fundos d'areia de 3 a 6 braças; sendo de 8 braças os existentes entre este ilheo e o *Rifona*. A navegação é bastante perigosa por causa da exposição á brisa, e por serem fortes as correntes d'agua, que ora são ao NE., ora ao SE., sempre obedientes ás leis da maré.

A costa N. não tem portos, é inabordavel no tempo da brisa, e não é frequentada, porque não ha povoados proximos.

ILHA DO SAL

ILHA DO SAL

O seu porto principal, que é de *Santa Maria*, antigamente conhecido pelo nome de *Portinho da Salina*, acha-se situado em 16° 34' 30" lat. N. e 22° 55' 30" long. O. Gr. Está exposto ao S. e desabrigado dos ventos SE. e SO., sendo bom na epocha das brisas. E' formado pela ponta do *Sinó* a O. e pela do *Leme Velho* a E., estando estas duas pontas ligadas por uma formosissima praia de areia. O apparecimento de rochas só começa na banda de E. O melhor ancoradouro é a barlavento em fundos arenosos de 6 a 10 braças.

Na ponta do *Sinó* ha uma grande restinga, que se recurva para dentro do porto, e a que se deve dar resguardo d'uma milha.

Indicará este porto, quando se concluirem os respectivos trabalhos, o pharol que está em construcção sobre essa ponta, e que tem o alcance de 9 milhas. E' de luz branca. Nenhuma rasão aconselhava a que o pharol fosse collocado n'essa ponta de preferencia á ponta E. Se estivesse n'este logar, como devia estar, alem de menos dispendioso e mais estavel, porque a terra não é arenosa, como a O., seria vantajoso aos navios de longo curso, que passam por ali, e tambem aos que demandam ou saem do porto, pois que estes poderiam precisar,

com segurança, a posição da orla do baixo — *Sinó*; o que não pódem fazer, estando elle na ponta O., tendo, por isso, de estimar a distancia á terra.

Este porto foi muito frequentado de navios de vela, quando iam para ali carregar sal com destino para o Brazil; mas depois que deixou de haver a exportação d'esse producto, tem sido apenas frequentado por palhabotes e lanchas, e raras vezes por algum navio grande.

A ilha do Sal tem uma bonita povoação, muito perto da praia, com casas bem construidas e com magnificas pontes de madeira, com carris de ferro, para conducção do sal, formando tudo isto um conjuncto bastante agradavel, que bem demonstra a opulencia e riqueza que houve outr'ora n'essa ilha, hoje quasi abandonada.

Da ponta do *Leme Velho* corre a costa para o N., até á ponta N., formando algumas enseadas ou portos, que não são frequentados, pela nenhuma importancia agricola e commercial d'esta parte da ilha, e tambem pela sua exposição a E. Estes portos estão obstruidos pelos recifes, que os tornam de difficil accesso. Na costa O. encontram-se alguns portos de facil entrada, onde podem ancorar, sem perigo algum, navios de grande lotação. São *Palmeira* e *Mordeira*.

Palmeira. Está situado na costa O., e, por isso, abrigado da brisa, ficando, comtudo, exposto ao SO. Tem bons fundos arenosos, desde 4 até 15 braças, proximos da beiramar.

Mordeira. Situado ao SE. do ilheo dos *Passaros*, entre a ponta N. da *Mordeira*, que forma a eminencia *Cabeça do Leão*, e a ponta das *Tartarugas* ao S., corre quasi ao NO-SE. na distancia de tres milhas, denunciando a sonda desde 15 até 4 braças, do meio do porto para a terra. Tem a configuração de uma concha semi-circular, e é abrigado da brisa, mas fica exposto ao SO. E' uma boa marca para se fundear, o enfiar o ilheo dos *Passaros* pelo pé da montanha *Cabeça do Leão*.

Da ponta das *Tartarugas* até á ponta do *Sinó*, a costa é limpa, tendo fundos arenosos de 7 braças, a meia milha de terra.

A banda do S. d'esta ilha é baixa e arenosa, emquanto a do N. é montanhosa.

ILHA DE S. NICOLAU

O *Porto Velho*, que é o principal da ilha, está situado em 16.° 34 lat. N. e 24° 16' 12" long. O. Gr. Fica a barlavento da ponte-caes; os navios fundéam em areia até á ponta *Bodegal*, proximo da terra, em fundos de 7 a 12 braças.

O enfiamento d'uma columna d'alvenaria á beiramar com o pharol do porto, é a melhor marca do ancoradouro, devendo os navios fundearem em oito a nove braças, areia.

Desde a ponta *Ribeirão da Cruz* até á ponta *Bodegal* pode-se ancorar junto á terra; mas, geralmente, o ancoradouro dos palhabotes é o porto da *Preguiça*. Sendo este porto muito pequeno, pode apenas receber sete barcos de cabotagem, entre palhabotes e chalupas. E' muito abrigado da brisa.

Deve-se largar o ferro fora do porto em fundos arenosos de sete braças, amarrando-se os navios, logo em seguida, de pôpa para terra. Para facilitar a saida das embarcações ali ancoradas, collocou-se uma boia em 17 braças de fundo, podendo essas embarcações passar uma espia, e velejarem em acto continuo.

Este portinho foi consideravelmente melhorado com a ligação do ilheo á terra, construindo-se uma excellente ponte-caes. E para o indi-

car bem, assim como a povoação, accendeu-se no extremo da ponte um pharolim de luz fixa, vermelha, com o alcance minimo de 2,5 milhas, montado sobre uma columna de ferro, collocada a meio da cortina da testa do dito caes.

O pharol que indica o *Porto Velho* accendeu-se em janeiro de 1890, e consta d'um apparelho lenticular de 9 elementos, montado sobre uma cabana de ferro. E' de luz fixa, branca, com o alcance minimo de 9 milhas, que illumina um sector de 110°, achando-se para esse fim collocado detrás do signal de alvenaria, que serve de marca ao fundeadouro do referido porto.

Posição da nova luz: 16° 34' 30" N., 24° 16' O. Gr.

Altitude do plano focal: 39,^{m}20.

Altura sobre o terreno: 6,^{m}60.

Para o NE. d'este porto encontra-se o porto da *Lapa*, que apezar de mau, por ter muita pedra, foi, em tempos passados, o unico frequentado, quando ali ficava a villa principal, sendo depois abandonado por causa da transferencia d'ella para a *Ribeira Brava*, que foi motivada pelos successivos ataques dos piratas. Com o decorrer dos annos, conquistou finalmente a primazia o *Porto Velho*. Para E. está o porto do *Carriçal*, situado na embocadura de duas ribeiras bem cultivadas. E' bastante amplo, podendo receber muitos navios grandes. Fundéa-se bem a nove braças, areia preta, d'onde se descobrem as margens da ribeira. A costa é muito visitada pelas baleias, e, por isso, a este porto veem muitos navios baleeiros. Ali possue o sr. Arsenio Firmino uma casa, tendo todos os utensilios necessarios para a pesca d'esses cetaceos. Offerece bom desembarque e tem agua e alguns refrescos.

Para E. e em toda a costa N. e NO. não ha portos, e até é perigoso ali fundear, porque o fundo é infestado de pedras grandes, alem de ser esta costa, onde levanta grosso mar, muito exposta á brisa.

Todos os portos da costa S. são abrigados da brisa, mas quando ventam o SE. e o SO. pelo S., os navios não devem conservar-se ancorados.

Na costa O. e SO. ha apenas os portos ou bahias da *Praia Grande*, *Barril* e *Tarrafal*. O primeiro e o segundo formam, por assim dizer, um só porto, fundeando os navios mais ao S., ou no Barril, quando as brisas reinam com mais força. No tempo das

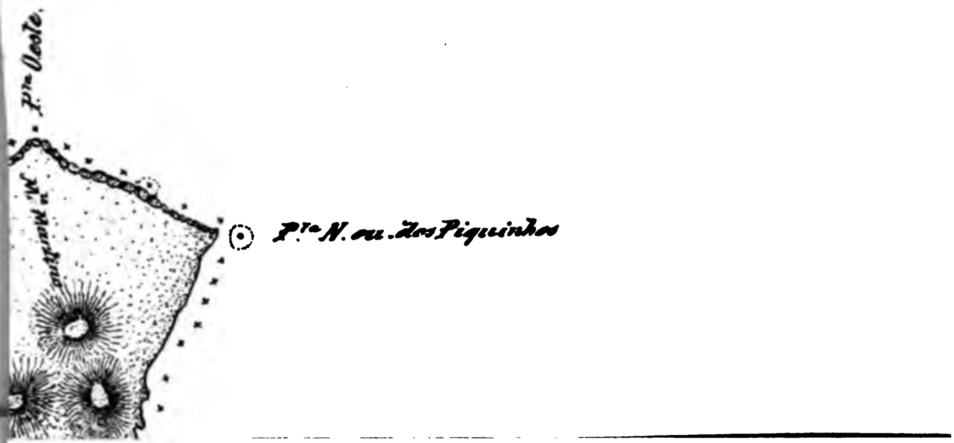
aguas dão, geralmente, a preferencia á *Praia Grande*. N'esta parte da costa, fundéam os navios grandes em dez braças, areia preta. Na *Praia Grande*, ainda se notam vestigios do antigo povoado que ali houve com o nome *Praia Branca*, e que por circumstancias que ignoramos, se transferiu para o interior da ilha com o mesmo nome. Frequentam esta bahia os barcos de cabotagem, especialmente alguns palhabotes, que se empregam na pesca da baleia.

No *Barril* existem apenas duas casas que ficam na praia.

Bahia do Tarrafal. E' bastante espaçosa, mas fica exposta do S. ao NO. pelo O., sendo, certamente, abrigada da brisa. Sente-se algumas vezes o vento de cima da terra, a que os naturaes dão o nome de *algodoeiro*, muito fresco até no ancoradouro. Os navios fundéam ali em dez braças, areia preta, a um quarto de milha da praia.

Ao S. da ilha está a bahia do *Fidalgo*, a sotavento da ponta d'este nome, que pode receber navios grandes, em fundos de oito braças, areia preta. Fundéam n'ella, geralmente, os palhabotes que não podendo apanhar o porto da *Preguiça*, quando sopra brisa forte, refugiam-se ali em quanto não abonança o vento.

Entre as pontas *d'Agua Doce* e *Pataca* fica a bahia do *Forcado*, com fundos d'areia, onde podem ancorar navios grandes; mas é muito desabrigada da brisa e do SSE. a E., e, por isso, só em casos extremos é que ali se deve fundear.


P.ta Oeste.
M.te Martins
P.ta N. ou dos Piquinhos

vento do primeiro ilheo em bons fundos d'areia, sendo o melhor ancoradouro o que fica proximo da ponta S., e que tem fundos de oito braças para cima. No segundo, isto é, no *Raso*, o fundo é todo de pedra, havendo em roda d'elle alguns pontos bons para o desembarque. As lanchas atracam-se á rocha.

Em *Santa Luzia* pode-se fundear á vontade entre as pontas da *Agua Doce* e da *Espia*, em areia. Na Praia do *Francisco* tambem se fundéa bem, mas os navios são violentamente açoitados pela brisa, visto a terra ser muito baixa.

A costa NE. é inabordavel, e, por isso, não é frequentada.

ILHA DE S. VICENTE

Fica em 16° 53' 50" lat. N. e 25° 01' 30" long. O. Gr. o porto principal d'esta ilha, denominado *Porto Grande*. Estende-se entre as pontas de *João Ribeiro* a E. e a do *Morro Branco* a O., occupando a distancia de duas milhas, e mede 1,5 milha do meio da linha das pontas até á terra. E', sem duvida alguma, o mais amplo e o melhor porto de toda a provincia. Acha-se exposto ao NO., mas é muito abrigado dos ventos reinantes. Mal se faz sentir ali a brisa, o que é muitissimo vantajoso para os navios de vela, que entram ou saem d'esse porto sem auxilio dos rebocadores.

Assim pois, o *Porto Grande* de S. Vicente pode ser considerado como um porto de primeira ordem entre os mais importantes das nossas provincias ultramarinas.

A excellente posição geographica da ilha, como ponto intermediario entre Europa e Brazil ou Africa, dá a este porto uma grande importancia e valia pela affluencia d'um avultado numero de vapores de todas as nacionalidades, que ali vão receber carvão e refrescos, e fazer aguada.

Tem bons fundos arenosos de 3 até 12 braças.

A' entrada d'este porto, proximo da ponta de *João Ribeiro*, fica

o ilheo dos *Passaros* na altitude de 80^{m}, concorrendo para a formação d'um canal, que dá passagem franca ás maiores embarcações.

Na linha do ilheo para a *Matiota* encontram-se tres boias, marcando a posição dos cabos telegraphicos submarinos, que são pintadas em faxas verticaes, alternadamente brancas e pretas.

Este porto está rodeado de montanhas, cuja configuração é realmente extraordinaria. A principal d'essas imponentes montanhas é a que tem a denominação de *Cara do Washington*, estando situada a O. sobre o *Morro Branco*. Na base d'esta montanha, proximo da praia, está o lazareto, que apenas tem servido para isolar um ou outro caso de variola, que algumas vezes tem apparecido n'aquella localidade.

No fundo da bahia ergue-se a cidade do Mindello, que é defendida pelo fortim d'*El-Rei*, situado ao N. sobre um pequeno morro.

No sacco que forma a praia da *Matiota*, está a guarita do cabo submarino.

Em 1883 principiaram a funccionar dois postos semaphoricos de signaes commerciaes n'esse fortim e no pharol de *D. Luiz 1.º*, que fica no ilheo dos *Passaros*, situado em 16° 54' 37" lat. N. e 25° 01' 12" long. O. Gr. E' de quarta ordem, luz branca, fixa, systema lenticular para todo o horisonte, sendo visivel á distancia de 13 a 15 milhas e tendo o sector illuminado pelo N. entre 79° e 12° NE., e pelo S. entre 89° e 55° SO. A torre metalica é de secção cylindrica, e a altura da galeria do pharol sobre o planalto superior do ilheo é de 12^{m},05. A altitude do plano focal sobre o nivel medio do mar é de 93^{m},76. O navio que se achar dentro do sector illuminado, poderá sem receio demandar o pharol, aproximar-se e entrar, sem perigo, no *Porto Grande*, quer pelo N., quer pelo S.

Funcciona tambem no extremo da ponte-caes da alfandega um pharolim de luz vermelha, que tem o alcance de tres milhas.

Os melhores ancoradouros são a leste do porto, e para dentro da linha da ponta de *João Ribeiro* e da ponta leste de Santo Antão.

Fornecem carvão os depositos das casas commerciaes *Cory & Millers*, e *Wilson*, sendo a aguada fornecida pela *Empreza das aguas da cidade do Mindello*, fundada em 1887.

Do *Porto Grande* até á ponta SO. notam-se as seguintes bahias: a *d'Entre-Picos*, apropriada para embarcações pequenas, tendo fundos de areia; a da *Fateixa* que por sua pouca capacidade não pode receber muitos navios, tendo comtudo fundos arenosos de 6 a 12 braças; a da *Calheta*, bastante espaçosa, com uma bonita praia d'areia branca, onde os navios podem fundear, á vontade, em bons fundos d'areia. Esta bahia reconhece-se, perfeitamente, por ser limitada pelo S. por uma rocha que tem a configuração de um leão. Segue a bahia ou porto da *Ribeirinha*, que tem uma pequena praia d'areia entre duas rochas bem altas, indo a do S. morrer na ponta SO. da ilha.

Os navios de vela não conseguirão apanhar, senão difficilmente, o lume do ancoradouro, porque n'esta costa reina sempre, junto á terra, uma completa calmaria e caem, mais ou menos, refegas de cima da terra.

Corre depois a costa SO. e SE., apresentando portos e bahias de inferior importancia, não só por serem pequenos, mas tambem por ficarem sujeitos aos ventos do S., e, sobretudo, por tornarem-se algum tanto incommodos pelas refegas que ali ha, quando domina a brisa aspera, e que são originadas pelas quebradas que se abrem nas montanhas proximas.

A bahia de *S. Pedro*, pela sua grandeza, foi outr'ora frequentada pelos navios baleeiros, que ali iam fazer provisão d'agua d'um poço existente á beiramar. Está situada a O. $^1/_2$ SO. do centro da ilha, sendo desabrigada na quadra pluviosa e no tempo da brisa. Só muito ao pé da rocha norte da bahia se poderá fundear bem em fundos de 6 a 10 braças, areia fina; pois que a meia bahia as refegas são muito violentas e fazem encapellar o mar.

N'este sitio encontra-se agua nativa em rocha, mais para o S. da guarita do cabo submarino, e na praia. Sobre o lado N. ha uma capella dedicada a Santo André, apostolo. Até á ponta S. descobrem-se os portos *Flamengos*, *Flamenguinhos* e *Casca Velho*, que são muito mais protegidos da brisa do que a bahia de *S. Pedro*, sendo, comtudo, como esta, desabrigados de S. e SO. Podem n'elles surgir navios de grande lotação, mas não teem capacidade senão para poucos. Fundos bons d'areia.

Na costa SE. ficam os portos da *Ribeira de Caixa*, *Calheta Grande* e *Palha Carga*. São desabrigados no tempo das chuvas,

podendo n'elles ancorar, como nos da costa SO., alguns navios grandes. Não são frequentados, mas os fundos são arenosos e bons.

Toda a costa, desde o *Porto Grande* até á ponta do *Manoelinho*, é funda, e o litoral bastante montanhoso, notando-se apenas, nas soluções de continuidade, alguns areaes, que indicam esses portos.

Segue a costa para N., sendo ella rasa e não tendo portos de segurança para navios de superior tonelagem. Comtudo, mencionaremos o do *Calhau* e o das *Gatas*, ambos abertos ao NE. e SE.

A bahia das *Gatas* é frequentada pelas lanchas costeiras, que ali vão carregar alguns productos, e bem assim pelos botes da pesca. Tem funduras de 6 a 10 braças, areia.

O porto de *Calhau* é de nenhuma importancia, e, por isso, não é procurado pelas embarcações.

A terra continúa baixa até á bahia de *Salamansa*, que, por ser muito exposta á brisa, não é procurada; mas é espaçosa e n'ella podem fundear navios grandes, como no *Porto Grande*. Tem tambem bons fundos arenosos.

A bahia de *João d'Evora*, que lhe fica a O., é varrida pela brisa, e não é visitada pelos navios por ser muito pequena.

A costa vae, em seguida, alteando-se até ao *Porto Grande*.

ILHA DE SANTO ANTÃO

Em grandeza, é a primeira das ilhas do grupo de barlavento e a segunda das de todo o archipelago. A sua povoação principal é a villa de *Maria Pia*, que fica em 17° 12' 35" lat. N. e 25° 06' 30" long. O. Gr. O seu porto que tem jús ao primeiro logar, é o da *Ponta do Sol*. E' formado pela terra baixa da *Ponta do Sol* a E., onde assenta essa villa, e pelas montanhas que d'ali correm para ONO., em altitudes não inferiores a 400^m; achando-se, por conseguinte, exposto aos ventos do N. até ONO. Offerece bastante abrigo aos navios, quando predomina o vento sul, tornando-se mau no tempo das brisas pela frequencia das maresias N. e NO., e impossibilitando o desembarque de passageiros e carga. Sentem-se n'essa occasião tão grandes balanços, que os navios, com difficuldade, poderão resistir-lhes por mais de um dia.

Para indicar este porto accendeu-se na *Ponta do Sol* uma luz, vermelha, fixa, com alcance de tres milhas. A luz é assente sobre uma columna d'alvenaria. A altura do plano focal sobre o terreno é de 5^m, 40, e sobre o nivel medio do mar é de 7^m, 02.

Do ancoradouro alcança-se uma pequena praia d'areia, conhecida pelo nome de *Praia Lisboa*, onde se encontra uma nascente d'agua.

O melhor ancoradouro fica ao N., em fundos de 8 a 12 braças.

O desembarque effectua-se na *Boca da Pistola*, sendo assim denominada uma rocha baixa, fronteira ás casas da villa e cortada n'uma grande extensão, formando um canalete muito estreito, que, apenas no fundo do canal, offerece bastante segurança para esse acto. Quando o mar é mau, parece que a *Boca da Pistola* redobra de furia, tornando-se, por isso, impossivel a communicação da terra com o mar.

Os navios não portam pelas amarras, porque o porto é abrigado da brisa, e as correntes são insignificantes, sendo esta a causa dos balanços.

Não faltam recursos, pois ha abundancia de agua e vitualhas.

Quem navegar, costeando a *Ponta do Sol*, deve dar um bom resguardo por causa do baixo do *Cavallo Branco*, que se prolonga meia milha para o N., havendo um canal fundo entre o baixo e a ponta, por onde teem passado navios grandes; mas arrisca-se muito quem não tiver a necessaria pratica.

A costa N. d'esta ilha vae para O. e tem não poucos portos que só frequentam as lanchas. Em alguns d'estes podem, comtudo, entrar navios de 200 a 300 toneladas.

Devemos notar, que tanto n'estes portos, como em todos os mais d'esta ilha, só poderá fundear bem, quem tiver bastante pratica.

Os portos ou enseadas d'esta costa são os seguintes: *Garça*, *Ribeira Alta*, *Figueiras*, *Alto Mira*, *Ribeira da Cruz*, *Areias*, *Urseleiro*, *Bufador* e *Jorge*.

Garça. Lança-se o ferro a sotavento da ponta e a barlavento de uma pedra ou ilheo, proximo da foz da ribeira, em fundos de dez a vinte braças, areia preta. A sotavento ou na foz da ribeira encontra-se pedra. Assim como a *Ponta do Sol*, é este porto ruim no tempo das maresias.

Ribeira Alta. Não é bom. Fundéam lanchas a O. da ponta. Fundo pedragoso.

Figueiras. Serve para lanchas. Fundo d'areia com alguma pedra.

Alto Mira. Bom. E' muito procurado pelas lanchas costeiras, que não podendo vencer ou ganhar o barlavento, por cau-

sa do mar e vento, pedem abrigo a este porto. Tem capacidade necessaria para receber navios grandes em fundos de 10 a 15 braças, areia preta e fina. As embarcações soffrem ali muito balanço na epocha das brisas. A costa que é alcantilada, não offerece desembarcadouro algum.

Ribeira da Cruz. E' porto mais pequeno que o do *Alto Mira*, e peior, porque ha ali mais mar; comtudo é mais frequentado pelas lanchas costeiras, e isto pela circumstancia de ter uma praia d'areia e bom desembarque. Carregam-se ali com muita facilidade os generos de producção local.

A povoação, que é importante, fica proxima d'esse porto, onde os navios fundéam em 10 e até 15 braças, areia.

Areias. Apenas lanchas pequenas frequentam este porto.

Urselleiros. Bom para palhabotes. Fundéam os navios em 10 até 15 braças, areia fina. Com mar bom é facil o desembarque, e as embarcações dão fundo na foz da ribeira.

Bufador. Apenas bom para lanchas, que fundéam em quatro braças, rocha. O ancoradouro é a sotavento da ponta.

Jorge. Fica ao S. do anterior. Ali se abrigam as lanchas, sendo apropriado para este fim, quando ventam as lestadas. Estes pequenos barcos fundéam em tres braças, pedra.

Na costa O. da ilha temos os portos de *Monte Trigo* e *Tarrafal do Monte Trigo*.

Monte Trigo. E' desabrigado ao SO., e o ancoradouro fica junto á praia, em fundos de 15 braças, sendo por isso mau porto. No tempo da brisa, açoitam-no as maresias do NO., incommodando muito os navios. O fundo é d'areia preta e fina.

Tarrafal do Monte Trigo. Este porto, ou antes bahia, está exposto aos ventos do O., mas fica abrigado da brisa. Pela sua disposição, não é muito incommodado pelo SO., e é bastante espaçoso. Os navios grandes fundéam perto da terra, em fundos de 15 braças, e em menos os pequenos. Sendo a costa O. muito calmosa, torna-se difficil, que os navios de vela alcancem o ancoradouro, o que só podem fazer quando se declara a viração de O. Tanto com o SO., como com as maresias do NO., entra n'esta bahia mar de grossa vaga. Ali vae desaguar uma das ribeiras mais importantes da ilha, a que fornecia a agua para o consumo da cidade do Mindello, antes da canalisação das nascentes da ilha de S. Vicente. Tem

algumas casas, proximo da beiramar, e o ancoradouro fica a E—O. da casa que está construida mais ao S.

Na parte N. da foz da ribeira está a bahia de *Antonio Pereira*, com bons ancoradouros, a qual é bom abrigo quando ha muita maresia. E' um dos melhores portos d'esta ilha.

O porto principal da costa S. é o dos *Carvoeiros*, a que seguem outros secundarios, como *Praia Formosa*, *Casas*, *Brejo*, *Tarafes*, *Tubarão* e *Sancho*.

Praia Formosa. Bom porto. Podem fundear navios grandes em dez braças, areia preta e fina. Offerece bom desembarcadouro.

Quando o canal está impraticavel, serve este porto de abrigo aos navios que não podem romper com a brisa.

Os ancoradouros das *Casas* e do *Brejo* são desabrigados, e apenas frequentados por algumas lanchas que só communicam com a terra, quando o mar está bom. Da *Ribeira Torta* até aos *Carvoeiros* podem os navios fundear em seis até dez braças, areia, por toda esta costa.

Porto dos Carvoeiros. Está situado na costa SE. da ilha, e fica exposto ao S. Tem a forma de um sacco profundo, sendo baixa a terra de barlavento, o que faz com que este porto seja batido pela brisa; mas é seguro, porque o mar levanta pouco. E' necessario ter muita cautela com a amarração, quando venta o S., pois que então ha algum mar. Fundéam os navios em oito até dez braças, areia, tendo capacidade para receber embarcações grandes. E' muito procurado pelas lanchas costeiras e palhabotes. Tem bom desembarque, havendo algumas casas na praia. Certamente, seria o melhor porto de Santo Antão, e o unico procurado, se esta região não fosse arida, o que lhe tira toda a importancia.

D'este porto seguem para E. outros de somenos importancia, como o dos *Tarafes*, *Tubarão* e *Sancho*, que apenas servem para as lanchas se abrigarem da brisa, quando navegam para o N.

Na costa leste os ancoradouros são insignificantes, e, sobre tudo, maus por causa da agitação do mar ou maresia, que ali dura quasi todo o anno. São os da *Janella*, *Paul*, *Synagoga* e *Ribeira Grande*.

Na *Synagoga* apenas fundéam lanchas costeiras em tres a quatro braças, rocha. Nos outros tres fundéam navios grandes, mas

como estão expostos ao NE. e a E., é indispensavel muita attenção com a amarração, quando a brisa reina com força. E' mau o desembarque.

Na *Ribeira Grande* é quasi impossivel desembarcar, sendo isto realisavel no *Paul*, onde ha um caes que indica o ancoradouro.

O desembarque na *Janella* se effectua n'uma pedra que tem alguns degraus; esta pedra mostra tambem onde fica o ancoradouro.

Da *Janella* vae uma estrada para *Lombada de Boi*, onde é situado o magnifico pharol, que se accendeu no dia 15 de maio de 1886, e que recebeu o nome *Fontes Pereira de Mello*. A sua torre é de alvenaria, secção octogonal, pintada de branco, como a casa destinada aos pharoleiros, a qual fica ao S. da torre, contigua á mesma. O pharol é de segunda ordem, luz branca, fixa, variada por clarões de minuto, illuminando 300° do horisonte, sendo o alcance correspondente a este de vinte sete milhas, e ao da luz fixa de dezeseis milhas. A altura da parte superior da cimalha da torre sobre o nivel do mar é de 162^{m},10 e a do plano focal de 165^{m},50. Coordenadas geographicas: Lat. N. 17° 06'50" e long. O. Gr. 24° 59' 15".

CONSIDERAÇÕES GERAES

A navegação entre as ilhas de Cabo Verde não apresenta difficuldades algumas, por isso que nas aguas d'este archipelago apenas se encontram o baixo *João Valente* ao sul da Boa Vista, e na costa E. d'esta ilha, já proximo da terra, o da *Salineira*, que actualmente tem a denominação — *Baixo do Hartwell*. Ao N. d'esta mesma ilha ha tambem alguns recifes, ficando ao N. da ilha do Maio o baixio *Galeão*.

Em geral teem grandes fundos estas costas; comtudo, algumas pontas lançam restingas que se podem evitar facilmente, dando-lhes resguardo de meia a uma milha.

Ilha da Boa Vista. Antigamente incutia terror o baixo *João Valente* aos marinheiros que tinham de viajar entre Boa Vista e Maio ou S. Thiago, mas já não offerece perigo algum, pois que em 27 d'agosto de 1890 ali se collocou uma boia de apito automatico, a 1 $^1/_3$ de milha a OSO. d'esse baixio, em 6.5 braças de fundo, areia grossa. Esta boia de forma conica, pintada em faxas verticaes, brancas e vermelhas, tendo as letras, pretas, C. V. sobre as faxas brancas, fica em 15° 49' lat. N. e 23° 07' long. O. Gr. A sondagem entre o baixio e a boia, ao rumo OSO., é de 4 braças

a 300 metros da orla do baixio, augmentando depois, gradualmente, até á boia, onde dá 6,5 braças. Ao N. e E. do baixio o fundo é de rocha, o qual augmenta rapidamente. O som do apito deve ouvir-se á distancia de 2 a 4 milhas em condições favoraveis, indicando aos maritimos a posição d'esse terrivel inimigo. Ao SO. encontram-se bons fundos arenosos, onde vão fundear palhabotes e lanchas, e, como o mar é muito piscoso, apanham ali grande quantidade de excellente pescado, que depois de salgado constitue o sustento de milhares de familias.

Arrebenta este baixo com grande furia no tempo da brisa, mas quando ha calma, nota-se somente uma ondulação larga. Na baixa-mar de aguas vivas deixa vêr algumas pedras. O fundo em certos pontos a E. é de pedra e areia.

No *Boletim Official* da provincia vem publicado um aviso, em que se pede aos capitães e mestres d'embarcações, que prestem toda a attenção á boia, quando passarem proximo d'ella, notando se ella funcciona ou não bem, e communicando á autoridade maritima do primeiro porto do archipelago, em que tocarem, o que fôr digno de menção.

Da banda NE. da ilha é muito perigosa a navegação, sendo, portanto, prudente que os mareantes, que não tendo pratica d'esta costa queiram navegar a E. d'essa ilha, conservem os navios bem amarados e sempre na volta de E., porque, alem da corrente geral ser a O., o abatimento é grande, devido á impetuosidade do vento, levantando muito mar.

Junto aos baixos do *Hartwell* as aguas correm ora ao NE., ora ao SO., conforme a maré vasa ou enche, e nas costas d'essa ilha as correntes seguem as leis da maré, contorneando-a. Um d'estes baixos, que é conhecido pela denominação — *Rifona* —, e que mais se prolonga para E., é o maior d'essa costa. Seguem depois o *Rifim*, mais pequeno, ao NO. do primeiro, ficando entre um e outro um canal fundo, por onde podem passar os palhabotes, se levarem praticos d'ali, e a *Boa Baixa* a O. d'estes ultimos baixos, a meia distancia, approximadamente, da terra.

Junto á orla O. da *Rifona* está o ilheo *Hollandez*, que offerece bom e seguro ancoradouro, a sotavento, em fundos arenosos de quatro braças.

Na ponta N. da bahia das *Gatas* uma restinga de pedras esten-

de-se até um pequeno ilheo que fica quasi a E—O. com o *Rifim*, formando um canalete por onde podem passar os navios.

Entre a ponta E. da ilha, que lança uma grande restinga, e o ilheo do *Baluarte* ao N. d'esta ponta, a pouco mais de uma milha, existe um canal com fundos de tres a seis braças, podendo as embarcações seguir, regularmente, por dentro dos baixos e junto á costa, até ao porto do *Canto*.

A costa norte é perigosa para navegar muito proximo da terra, visto estar dominada pela *Baixona*, recife de pedras, que está ao pé do ilheo do *Derrubado*.

A *Hortinha* e a *Boa Esperança* ficam a duas milhas da costa da *Boa Esperança*.

A costa O. tem apenas o baixo da *Estancinha*, proximo á *Ponta do Sol*, que dá uma grande restinga, e o da *Varandinha*, que se estende a uma milha de terra, entre a ponta da *Varandinha* e a do *Morro d'Areia*, formando um canal de tres braças de fundo arenoso, por onde fazem passagem os palhabotes.

Ao sul da povoação *Sal-Rei* existem um monte elevado, conhecido pelo nome *Santo Antonio*, ou *Pico d'Homem*, e a rocha da *Estancia*, onde está assente a povoação *Velha*. Ao N. fica o monte de *João Fernandes*, e mais a E. o de *João Gallego*. Ao sul está a eminencia denominada *Curral Velho*. Todos estes montes se destinguem perfeitamente por se acharem muito distanceados uns dos outros.

O resto da ilha é geralmente plano. A agua que se bebe, é, em geral, de má qualidade e é extrahida das cacimbas abertas no areal — nos sitios denominados *Banco* e *Esgretas*. Só as pessoas abastadas mandam buscal-a ao *Baixão* ou *Fonte Matheus* e á *Estancia*, onde ha agua potavel e nativa.

Para compensar a aridez da ilha da Boa Vista, a natureza lhe deu, felizmente, um mar muito piscoso; mas a pouca actividade de seus habitantes, ou a falta de capitaes faz com que seja muito pouco ou nada explorada tão preciosa fonte de riqueza publica.

Ilha do Sal. Não apresenta baixios na costa E. senão proximo da terra, sendo por isso considerada como segura e facil a navegação. Os ancoradouros a E. são maus de novembro a abril, epocha em que reina o NE. fresco, imperando nos restantes mezes os ventos de E. e SE. com melhoria do mar.

A agua que fornecem os poços é salobre, sendo um pouco melhor a do *Algodoeiro*. Não é má a agua da *Palmeira*, mas é difficil a sua conducção, não só por causa da distancia, mas tambem por falta d'uma estrada regular. As pessoas abastadas bebem a de chuva, que é depositada em cisternas apropriadas.

Os mares d'esta ilha são muito piscosos, mas o povo, como o da Boa Vista, parece que prefere a miseria á abundancia, e pouco cuida da pesca ou d'outra qualquer industria, apezar de estar quasi paralisada a do fabrico do sal. Assim pois, não podendo garantir a sua subsistencia e a de seus filhos, vê-se na dura contingencia de abandonar o lar, indo procurar trabalho n'outras ilhas.

E' quasi toda plana, sendo mais montanhoso o N. que o S., onde apenas existe a *Serra Negra*. Um pouco mais ao N. ficam as rochas do *Cagarral*, na costa E. Ao N. dominam o monte *Martins*, da altitude de 407^m, o *Monte Grande*, que não é muito grande, e o *Morro de Leste*, situado a O. Na costa leste acha-se situada a cratera d'um vulcão extincto, hoje convertido em rica e admiravel salina natural, conhecida pelo nome *Pedra do Lume*. Antes da abertura das salinas da povoação, foi ella muito explorada, e os navios iam carregar sal ao porto que lhe fica proximo, e que é denominado *Porto da Pedra do Lume*.

Ilha de Santo Antão. E' a mais septentrional e occidental do archipelago, e a mais montanhosa de todas, apresentando curvas muito caprichosas, que lhe dão bonito aspecto, sendo vista de longe.

Não tem baixios, e junto á sua costa, que é bastante alcantilada, o que a torna inabordavel, acham-se grandes profundidades.

Entre as suas serras divisam-se montes de elevadas alturas, tendo o mais alto — *Tope da Corôa* — 2:500 metros, e um grande numero d'elles 1:500 a 2:000.

Encontra-se n'esta ilha agua em abundancia; mas ha difficuldade em se fazer aguada, principalmente por falta de embarcações apropriadas. E' muito abundante de generos alimenticios e de refrescos.

Tanto na costa E., como na do N., ha ordinariamente pouco vento, mas, muitas vezes, nota-se tambem a calma, reinando

aliás brisa fresca ao largo. Os naturaes como não conhecem a rasão d'esta calmaria, que é motivada pela lucta entres dois ventos, um directo e outro reflexo, que prorompem das elevadas rochas, e que, actuando em sentido contrario, originam a zona das calmas, explicam este phenomeno, dizendo que a terra come o vento. Nota-se isto em todas as ilhas, onde a costa é alcantilada, como na costa NE. de S. Thiago e na costa E. da Brava e Fogo.

A navegação costeira é de muita difficuldade, e só com um bom pratico se deve fazer, porque sendo muito limitados os ancoradouros, que estão rodeados de rochedos alterosos, e não sendo facil reconhecer a maioria dos portos por causa da sua pequenez, ninguem atina, por mais perspicaz que seja, com a situação do abrigo.

Canal de S. Vicente. E' limpo este canal. As correntes obedecem ás leis da maré, proximo da terra.

Junto á ponta S. de Santo Antão correm as aguas para E., quando enche a maré, até á *Praia Formosa*, onde se dá lucta entre ellas e as correntes que na costa seguem para E. até á ponta do *Tubarão*, passando d'este ponto para O.

Nas proximidades de S. Vicente correm as aguas para o N., na enchente, e para o S. na maré contraria. A meio canal, as correntes são ao SO., e com tanta mais força, quanto maior fôr a intensidade da brisa. Na estação pluviosa é variavel a direcção d'ellas, e até se tem notado que são mais fortes.

A ilha de S. Vicente, devido ao seu excellente porto, que fica proximo e defronte de Santo Antão, tem muitissima importancia. E' alta, sendo o *Monte Verde* a mais elevada das suas montanhas, algumas das quaes teem extravagantes configurações, notando-se, como a mais singular, a do alto denominado *Cabeça de Washington*, principalmente a da parte que fica sobre a ponta do *Morro Branco*, e que dizem ter grande semelhança com a cabeça do primeiro presidente que foi da republica norte-americana.

As quebradas das montanhas são açoutadas por fortes rajadas de brisa, mas estas não são incompativeis com a segurança dos navios.

No fim do *Roteiro* do Oceano Atlantico, pag. 225, de Labrosse, encontram-se algumas apreciações d'este distincto official da mari-

nha franceza ácerca do *Porto Grande* de S. Vicente, que poderiamos tomar como verdadeiras, se esse illustre official comparasse esta ilha com qualquer outra colonia que não a franceza, e principalmente Dakar.

Segundo a opinião d'esse official, para nada presta a ilha de S. Vicente, valendo muito a possessão franceza — Dakar —, onde nada falta!!

Não faremos commentarios facciosos ou injustos, mas não podemos deixar de lamentar que um dos mais distinctos officiaes da marinha franceza, que tantos livros tem publicado, merecendo sempre as mais lisongeiras referencias, não só pela imparcialidade dos seus escriptos, mas tambem pelo seu estudo consciencioso, faltasse á verdade n'esse trabalho, estabelecendo um parallelo erroneo entre a nossa ilha e a cidade senegalense.

Ao illustre Labrosse, que parece desconhecer as colonias do seu paiz, vamos dizer o que é Dakar.

No seu porto fundeamos a canhoneira *Rio Ave*, do nosso commando, no dia 30 de janeiro de 1891, para receber carvão, por isso que o seu excellente *Roteiro* affirmava que ali havia este combustivel, e que era bom e mais barato do que em S. Vicente.

Calcule o sr. Labrosse qual não seria o nosso desapontamento quando a autoridade local nos informou, que em Dakar não havia senão o deposito da companhia *Messageries Maritimes*, que só fornecia carvão aos vapores d'esta empreza, e que para a canhoneira só se poderia arranjal-o por um favôr especial do agente d'essa companhia!

Devemos, porém, declarar, em abono da verdade, que apezar dos modos bruscos e pouco delicados d'esse agente com quem foi preciso usar d'uma fina diplomacia, conseguiu-se sempre o fornecimento do carvão para a canhoneira *Rio Ave*; mas desde as cinco horas da manhã até ás dez da noite não poderam pôr a bordo mais do que vinte toneladas, custando cada uma 9$000 réis!

Perguntamos, portanto, ao sr. Labrosse: onde estão os depositos de carvão, onde existe a rapidez no fornecimento, e onde ficam os preços convidativos de 45 francos, ou 8$100 réis por cada tonelada de carvão, de que fala no seu livro?!

A empreza nem ao menos tinha agua, e com grandes e serias difficuldades teriamos de luctar, se a autoridade de Dakar nos

não offerecesse obsequiosamente não pequena quantidade da que conservava n'uma embarcação de ferro para o consumo dos navios de guerra francezes.

Não ha ali quem forneça o pão, porque se fabrica apenas o sufficiente para o gasto d'algumas familias.

Fructos não ha; apenas apparece a laranja, a quarenta réis cada uma, quando a provincia de Cabo Verde manda para ali.

Aqui tem, pois, o sr. Labrosse o que é e o que realmente vale a cidade de Dakar.

A ilha de S. Vicente tem o seu magnifico porto, onde alem da segurança das embarcações em todo o anno, encontram os navios abundancia de excellentes refrescos, provisões variadas, boa agua, a preço modico, carvão fornecido por duas importantes casas inglezas, sempre de optima qualidade, por preços regulares.

A navegação no canal para os navios a vapor, que entrarem pelo S., deve ser feita junto á terra, principalmente quando houver muito mar a meio canal, e os navios de vela bordejarão do meio d'este canal para Santo Antão afim de poderem entrar com bordada franca em S. Vicente. Os que demandarem o porto pelo N., deverão acautelar-se na passagem da *Matiota*, que dá muita refega, pondo em risco o apparelho do navio e muitas vezes a propria embarcação.

Do *Porto Grande* para o N., é conveniente que os navios atravessem o canal, acostados a Santo Antão. Assim, poderão alcançar com facilidade a ponta E. d'esta ilha, navegando depois á vontade.

São muito fustigados por fortes refegas de vento, quando a brisa sopra rijo, os portos do canal S. de São Vicente, a bahia de *S. Pedro*, e todos os canaes desde Santa Luzia até á ponta O. de S. Nicolau, conhecida pelo nome *Ferrabraz*.

O canal entre S. Vicente e Santa Luzia é pouco concorrido; apenas um ou outro navio de vela passa por ali, vindo do N.

Ilha de Santa Luzia e ilheos Branco e Raso. Nada offerecem de notavel. Esta ilha não é frequentada pelos navios, e os seus portos são muito desabrigados do vento. A costa é limpa, em geral, a uma milha de terra, e entre a ilha e os ilheos são fundos os canaes. O ilheo Branco conhece-se bem a distancia, pois que tem o aspecto d'um navio de quilha voltada para o ar, e

lhe ficam proximas, ao SO. e SE., algumas manchas brancas. Não tem montes, que o sr. Costa Almeida quer que ali existam, affirmando que o *Monte Gordo* está situado no centro d'este ilhote, e que o seu cume fica a 4:200 pés acima do nivel do mar. O monte d'este nome fica na ilha de S. Nicolau. Tambem não é exacto existir uma restinga d'areia na ponta SE. d'esse ilheo, sendo pelo contrario inteiramente limpo o fundo em volta d'elle.

O mar entre o canal de Santa Luzia e o dos ilheos é sempre crespo, mas ali se encontram fundos em 6 braças, rocha, augmentando rapidamente as profundidades para E. e para O. com saltos de 15 a 20 braças.

Ilha de S. Nicolau. E' limpa toda a costa O. e tambem a do S., tendo algumas restingas a costa N., privada de navios por falta de portos. Ao NO. tambem existe uma outra restinga, na ponta *Grande*, da qual devem acautelar-se os navios que frequentam os portos do *Barril* e *Praia Branca*.

O porto principal d'esta ilha fica ao S., sendo conhecido pela denominação *Preguiça*. Os navios grandes fundéam, porém, no *Porto Velho*.

Ha ali abundancia de refrescos e de variados generos alimenticios, sendo comtudo difficil fazer-se a aguada por falta de embarcações apropriadas. E', porem, de boa qualidade a agua que ali existe.

Venta com grande força da ponta da *Vermelharia* para E., mesmo junto á costa, excepto á sombra do monte *Formoso*, que dá uma extensa calma. Na costa O. ha, geralmente, calmas, mas algumas vezes apparece o vento frescalhão de cima da terra, a que os naturaes chamam *Algodoeiro*.

Quando se navega para o N., começando a descobrir-se o *Ferrabraz*, é preciso cuidado com o panno do navio, pois que as refegas que ali caem são terriveis, sendo este ponto justamente considerado pelos maritimos como um dos mais perigosos da provincia, quando a brisa ali impera com força.

A navegação costeira é de pouca importancia; são apenas frequentados os portos do *Barril* e do *Carriçal*, principalmente no tempo da pesca da baleia.

Ha communicação rapida entre S. Nicolau e S. Vicente, por

meio d'um grande numero de palhabotes que conduzem refrescos para abastecerem os mercados d'esta ultima ilha.

A ilha de S. Nicolau é muito montanhosa a O., sobresahindo o monte *Gordo*, cuja altitude é 1347^m. Da ponta E. corre uma extensa cordilheira para O., tendo o comprimento aproximado de 25 kilometros. Alem do *Monte Gordo* notam-se alguns outros bastante elevados. Entre as montanhas de O. e as de E. a ilha é baixa, destacando-se um ou outro monte algum tanto alteroso, sendo o mais notavel o *Morro de Bissau*, vulgarmente conhecido pelo nome *Pão d'Assucar*, que tem a altitude de 612^m e que se avista de uma grande distancia. Serve para indicar, aproximadamente, a posição do porto da *Preguiça*.

Ilha do Maio. E' baixo e arenoso o littoral d'esta ilha. O seu porto não tem escolhos, excepto na parte N., onde fica o baixo *Galeão*, e na parte S., muito junto á terra, onde existe o baixo *Casas Velhas*. E' plana no interior, tendo comtudo, de N. a S., alguns montes ou picos, sendo o principal o monte *Batalha*.

O mar d'esta ilha é muito piscoso, e é frequentado pelos navios baleeiros que por ali passam á pesca da baleia.

Tem poucos generos alimenticios, porque a ilha não é agricola, mas ha bastante gado. A agua é de pessima qualidade. Ali se fabricam bons queijos.

Ilha de S. Thiago. E' a principal do archipelago pelas suas dimensões, riqueza e população. Muito montanhosa, seguindo as montanhas a direcção NO—SE. e cortando a ilha pelo meio. A um terço do comprimento da ilha, pouco mais ou menos, eleva-se o *Pico d'Antonia*, que tem a altitude de 1485^m.

A costa d'esta ilha é sufficientemente alta, excepto a E. Esta parte, vista do N. ou do S., parece ser uma ponta baixa.

Tanto o interior como o littoral do N. da ilha é muito alto, tornando-se saliente, sobre o porto *Tarrafal*, o monte *Graciosa*, que é uma excellente marca para demandar este porto.

A costa NE. é funda, mas muito sujeita ás calmas pela grande altura das suas rochas, e como as correntes d'agua actuam com bastante força sobre a terra, torna-se a navegação muito difficil e embaraçosa para navios de vela, que se aproximarem da costa. Não tem baixos, havendo apenas umas restingas de pedra na ponta da *Temerosa* e na ponta E., que estão bem determinadas pelos pharoes.

Em todos os seus portos ha abundancia de generos alimenticios e d'agua, especialmente nos da Praia e Tarrafal. A agua que existe n'esta ultima localidade, não é muito boa, mas é de suppôr que com o estabelecimento do já projectado deposito de carvão, se canalise a agua da *Ribeira da Prata*, que é de excellente qualidade, para esse ponto.

O melhor porto d'esta ilha é indiscutivelmente o da Praia, tanto pela sua amplidão, como pelo vantajoso fornecimento de vitualhas e aguada, que em nenhum outro porto da provincia de Cabo Verde se fará em condições mais favoraveis do que n'esse.

Muito se tem escripto ácerca d'esse porto, principalmente, depois que S. Vicente começou a destacar-se, figurando na classe das ilhas importantes d'essa provincia. Para guindar esta ilha a mais alta cathegoria, empregaram os seus defensores os meios mais capciosos e mesquinhos. Infamaram a fertilissima ilha de S. Thiago, o seu clima e o seu porto, e procurando assim afugentar a diminuta navegação a vapôr, que para ali se encarreirava, disseram maravilhas de S. Vicente, a tal ponto que muitos chegaram a convencer-se de que esta ilha era verdadeiramente agricola, e de que S. Thiago não passava de um monte fragoso. Do *Porto Grande* exageraram as bellezas e attribuiram ao porto da Praia defeitos e faltas que elle não tem, e tudo isto com auxilio dos competentes na arte, que coadjuvaram efficazmente tão revoltante campanha.

Enganaram-se.

E' verdade que a navegação desertou da Praia, mas a ilha de S. Vicente nada lucrou com essa deserção, e a provincia de Cabo Verde foi, incontestavelmente, quem perdeu com ella.

Foi este o resultado da ambição e da intriga.

O porto da Praia é batido pelos ventos do SE. e S., que algumas vezes, de agosto a outubro, causam serios prejuizos aos navios fundeados n'esse porto, mas tambem passam annos seguidos sem que elle seja visitado por qualquer temporal do S.

Não é conveniente que os navios permaneçam fundeados no porto, quando está eminente o temporal, o que é facil de reconhecer, pois que o barometro desce 3 a 4 millimetros, o sul apresenta-se bastante carregado, e os relampagos succedem com grande frequencia, tendo soprado com força e com precedencia de 24 a 48 horas os ventos do NO. ao NE.

Teem naufragado não poucos navios que os respectivos capitães conservaram fundeados por descuido ou por qualquer outra circumstancia, sendo tambem certo que muitos teem resistido ao temporal, ou porque estavam ancorados longe da terra, ou porque eram solidas e resistentes as suas amarras.

Esse porto não offerece, portanto, inteira segurança, no decurso dos referidos mezes, para os navios de vela; mas é bom aos barcos movidos a vapôr, principalmente, como porto de escala, para abastecimento de carvão e de refrescos, e até podemos affirmar que é optimo, comparando-o com o do Funchal, onde ha temporaes violentissimos na invernada, o qual apezar d'isso é bastante concorrido de vapores que vão ali, fazendo d'elle o seu porto de escala, para unicamente receber carvão; e até hoje não nos consta que esses temporaes occasionassem a perda de qualquer vapor, ou que, por causa d'elles, se desviasse a navegação para outros pontos.

Não contestamos que o *Porto Grande* tenha muito maior capacidade que o da Praia; que seja segurissimo: que seja convidativo o fornecimento do carvão e de viveres; que finalmente o clima seja saudavel. O que contestamos é que o *Porto Grande,* de novembro a julho, tenha o mar tão tranquillo, e seja visitado por uma brisa tão bonançosa, como o da Praia, e que o fornecimento de viveres possa ali fazer-se, principalmente em relação á qualidade d'esses viveres, como n'este ultimo porto.

Achamos melhor não discutir a questão da salubridade, pois que ninguem ignora que são escassos os elementos que actualmente existem para se decidir se a ilha de S. Vicente é mais ou menos salubre que a de S. Thiago.

Na costa O., comprehendida entre a Praia e o Tarrafal, ha alguns pontos ou marcas que servem para determinar a posição do navio em relação á costa. O *Baluarte* e o *Convento* indicam a *Cidade Velha*; um monte em fórma de chapeu armado, um pouco mais ao N., aponta o porto da *Gouveia;* rochas de elevada altura mostram a *Ribeira do Inferno*; o monte *Brianda*, ou, ainda melhor, um pico semelhante ao da *Antonia*, que fica entre os portos do *Rincão* e da *Ribeira da Barca*, indica estes portos, e finalmente o monte *Graciosa* marca o *Tarrafal.*

As aguas correm geralmente para o S. e O., seguindo o con-

torno das costas, mas muitas vezes na conjuncção da lua vão para E., junto á terra, ao S. da ilha, com muita força, principalmente na epocha das chuvas.

E' geralmente seguida, a navegação do porto da Praia para O., em navios de vela, quando elles se destinam para os portos d'esta costa, ou para as ilhas do Fogo e Brava.

E' muito incommoda, pela calmaria produzida pelas rochas da *Ribeira do Inferno* ou pelos montes da *Cidade Velha*.

Quando os navios se destinam para os portos da referida costa, a navegação tem de variar conforme as epochas e a direcção do vento. Pode ser junto á costa, se o vento é de E., especialmente na estação das chuvas em que se sentem com força a viração e o *terral*. Se o vento é de NE. pelo N., convem conservar o navio um pouco amarado, para poder passar a zóna das calmas mais longe da costa e na sua parte mais estreita.

Na viagem para a Brava, não é indifferente seguir a derrota pelo N., ou pelo S. do Fogo. Ella varia muito, conforme as epochas.

Pelo N. do Fogo parece haver grande vantagem, por isso que se evitam as calmas occasionadas pelas montanhas do lado S. d'esta ilha; mas este inconveniente encontra-se tambem nas costas de S. Thiago, que os navios teem de seguir de perto, tanto quanto convenha para ganhar o N., onde luctarão com as calmas, não convindo bordejar a meio canal, porque as aguas correm com força para o S.; por isso esta navegação deve ser preferida só quando haja vantagem em navegar perto da costa de S. Thiago.

Pelo S. livram-se os navios, com mais facilidade, das calmas de S. Thiago, mas vão encontrar depois as do Fogo. Teem, porem, a vantagem de contar com as aguas que correm para O., e, mais ou menos, com a viração do S., que bastante os ajuda para encurtar as viagens.

E', por isso, que os praticos preferem geralmente seguir a navegação pelo S. do Fogo, quando se destinam á Brava, e pelo N., muitas vezes, quando se dirigem á Praia.

A derrota da Brava para a ilha do Maio, ou vice versa, deve ser feita pelo N. do Fogo e S. Thiago, quando o mar fôr bom e o vento bonançoso.

Ilha do Fogo. E' espherica, toda de rocha cortada e muito a pique,

alterosa, tendo o seu vulcão, que é denominado *Pico do Fogo*, a altitude de 3:200 metros.

E' toda limpa de baixios, existindo apenas algumas pedras denominadas *Sete Cabeças*, o baixo de *Ruy Pereira* ao N. do valle dos *Cavalleiros* na costa O., e o baixo do *Montado*, junto á ponta d'este nome na costa S.

E' inabordavel esta ilha, havendo sómente communicação com a terra pelas enseadas ou abras já descriptas, como portos, onde se encontram povoados, mais ou menos proximos. O porto da *Villa* e o de *Nossa Senhora da Encarnação* são os unicos frequentados, onde os navios podem receber mantimentos, refrescos, e fazer aguada, apezar de não haver agua potavel senão a grande distancia, pois que a que existe, proximo da praia, é salobre.

Ha bastante e excellente pescado no mar d'esta ilha. Não obstante serem fundas a costa do N. e a de E., o seu mar é o mais revolto de todo o archipelago. A costa NO. é guarnecida de uma infinidade de gargantas formadas por montes alterosos, especialmente pelo da *Garça*, e por alguns outeiros, por onde sopra o vento com excessiva violencia, havendo refegas durissimas, que levantam muito mar no canal, como no cabo de S. Vicente em dias de nortadas, sendo comtudo bastante bonançoso o vento na costa E.

A costa de O. e a do S., onde ordinariamente reinam as calmas, são boas; mas os navios que navegarem para E. pelo S. devem ter maximo cuidado com o temivel *Alcatraz*, logo que estejam a dobrar a ponta do *Montado*.

Se a *Garça* é arriscada pela braveza do seu mar e pela impetuosidade do seu vento, não menos perigoso é o *Alcatraz*, quando a lestada se desencadeia medonha e terrivel no archipelago caboverdeano, e principalmente quando a sua violencia coincide com a conjuncção da lua, porque então o mar se encapella mais do que na *Garça*. E se a corrente fôr forte, separando-se esta em dois ramos na costa S. da ilha, seguindo um para o NO. e outro para NE., entra ella em lucta com o vento, produzindo um mar floreado, que tem feito recuar navios reconhecidamente veleiros e bons, castigando uns e desarvorando outros, quando pela sua teimosia pretendem investir com elle.

Canal comprehendido entre Fogo e Brava. E' n'este canal que a *Garça* mostra quanto vale a sua furia; mas como elle tem apenas nove milhas de largo, pode-se prever a tempo a sua agitação, e, havendo motivos para receal-a, os navios, em geral, conservam-se fundeados mais de vinte e quatro horas, esperando que abonance.

Quando com vento e mar os navios largam do porto da *Villa* do Fogo para a Brava, a pratica aconselha, que elles naveguem encostados á terra pelo N. até se descobrir a *Garça*, devendo depois singrar para barlavento da Brava, e, quando estiverem perto, seguir directamente á *Furna*.

Se os navios sairem d'este porto, a melhor navegação é deixal-os correr para o S. até entrarem nas bonanças do Fogo e depois orçar, navegando em direitura ao porto da *Villa* d'esta ilha, ou mais para barlavento, para que elles possam vencer as correntes a meio canal, que são ordinariamente ao sul.

Quem estiver fundeado no porto da *Villa* do Fogo, poderá avaliar o estado do canal, examinando a ponta do valle dos *Cavalleiros* cuja invasão pelas ondas importa um indicio certo de que está mau o canal. A mesma illação se deve tirar, quando, estando na *Furna*, se observe que o mar tem invadido a ponta do *Forte*.

Quasi sempre, quando as aguas correm ao N. na costa O. do Fogo, vão ellas ao S. na costa E. da Brava, não havendo lei alguma que explique este phenomeno. A meio canal correm essas aguas ao S. e algumas vezes ao N., principalmente no tempo das maresias e das chuvas.

Ilha Brava. E' montanhosa toda ella, elevando-se o pico das *Fontainhas*, que fica quasi no centro da ilha, a 1:100 metros.

As costas são de rocha, e, não obstante serem alcantiladas n'um ou n'outro ponto, permittem desembarque seguro em quasi todo o littoral.

Não ha baixios em redor d'esta ilha; mas no porto do *Sorno* ha algumas pedras alagadas, que os navios poderão evitar com um pequeno resguardo, navegando depois á vontade e sem receio algum.

A povoação principal, que é de S. João Baptista, fica a quatro kilometros do seu porto mais importante — *Furna* —, onde fundéam os navios de novembro a julho, indo nos mezes restantes para a *Fajã d'Agua*, porto aberto ao NO.

Esta ilha pela sua pequenez e pela densidade da sua população tem muitos povoados proximos do littoral, que fornecem aos navios os viveres, refrescos e bôa agua, que ali ha em abundancia.

Na costa N. as aguas correm ordinariamente a O., seguindo depois, da ponta do *Padre*, para o S., segundo os contornos da costa.

O mar d'esta ilha é abundante de peixe, e para a faina da pesca vão, todos os dias, lanchas da *Furna*.

Conta o sr. Chelmick na sua *Chorographia* caboverdeana, e individuos de avançada idade, naturaes da ilha Brava, affirmavam ser verdade, que o degredado Luiz Carneiro, tendo ido pescar nos ilheos, encontrara um bocado de ambar, cujo valor era tão avultado, que obtivera o perdão da pena que estava cumprindo, pois que offerecera uma parte d'elle a El-Rei e com a outra comprara uma propriedade que lhe permittiu passar com independencia o resto da vida. O facto do achado do ambar não soffre contestação alguma. Os ultimos pormenores d'este conto não passam, talvez, de uma historia do sr. Chelmick, cuja veracidade não podemos garantir. Seja, porem, como e o que fôr. O certo é, que o ilheo recebeu o nome do referido degredado e é conhecido por esse nome.

CORRENTES

As aguas correm a SO., sendo estas a corrente geral. Variam de força, e são mais fortes nos canaes estreitos. Junto ás costas das ilhas seguem os contornos d'ellas, obdecendo, quasi sempre, ás leis da maré.

MARESIAS

Imperam, de dezembro a maio, desde a costa do NE. até ao NO. pelo N., e nos portos que ficam expostos desde ENE. até ONO. pelo N. Estas maresias veem sempre do N. para NO., seja qual fôr o vento reinante, sendo fracos os vagalhões, se os ventos sopram mais de E., e fortes no caso contrario.

Notam-se n'essa epocha grandes maresias na costa N., NO. e O. de Santo Antão, e de dezembro a março no porto *Sal-Rei* da

Boa Vista e no da *Villa* da ilha do Fogo. No porto do *Tarrafal* de S. Thiago as maresias teem pouca força. Em junho e julho visitam ellas as costas SE. e SO., acompanhadas de calmas. E' um prenuncio, quasi certo, de bôas aguas o apparecimento de grandes maresias, quando o vagalhão correr sempre do SO. Este phenomeno encontra facil explicação na aproximação d'esse mar, que vem tocado pelos ventos do S., portadores das chuvas.

VENTOS

Geralmente começa a soprar com força a brisa do rumo NE. no meiado de dezembro e continúa até ao fim de março com a mesma violencia, rondando sempre para ENE., reforçando-se e levantando muito mar. Durante esse tempo apparecem fortes lestadas, que se repetem tres a quatro vezes no decurso do anno, sendo de quatro e mais dias a duração d'ellas. Estas lestadas são acompanhadas de nevoeiros e carregadas d'um pó esbranquiçado e muito fino, que invade tudo e até penetra nas fossas nasaes, difficultando a respiração.

Do mez de março em diante a brisa já começa a abrandar, prolongando-se até abril e tornando-se, por vezes, muito fresca n'este ultimo mez. O mar é ainda de vaga.

De maio a julho, a brisa vae ainda mais bonançosa, rondando o vento mais para o N., sendo plano o mar, quasi sempre, e havendo calmas, não poucas vezes, e bem assim virações de O. pelo N.

De julho a dezembro sopram ventos variaveis, principalmente de ENE. e E., e quando elles rondam para o S., são acompanhados de fortes aguaceiros e trovoadas, embora de pouca duração.

De agosto a outubro, soprando com violencia os ventos de NO. ao NE. pelo N., é conveniente que os navios se preparem para receber — 24 a 48 horas depois d'elles — os ventos duros de SE. ao SO. pelo S.

Devemos, porem, notar que na epocha das aguas predominam, durante alguns dias, os ventos, não tempestuosos, de SE. e SO., com maresias, produzindo calmas logo em seguida.

A tabella que publicamos adiante, mostra a percentagem dos

ventos que reinam em Cabo Verde durante o anno, podendo esta ser comparada com a dos ventos reinantes nas localidades indicadas no mesmo mappa, pois que para este fim foi ella calculada a contar de Lisboa até ao Equador.

FIM

NOTAS

N'uma memoria apresentada ao governo em 1797 por Marcelino Antonio Bastos, que então governava a provincia de Cabo Verde, se consignam copiosas informações ácerca do commercio, agricultura e administração civil e militar d'essa provincia, descrevendo-se os seus principaes portos.

Vimos n'este valioso trabalho, que o primitivo nome do baixo que fica entre a ilha da Boa Vista e a do Maio, mas mais proximo da primeira, era *João Valente*. As cartas inglezas viciaram e transformaram este nome em *João Leitão*.

Não sabemos o que motivaria semelhante adulteração, nem as razões porque ficou prevalecendo a denominação inventada pela phantasia ingleza.

Entendemos, porém, que é justo e, sobretudo, patriotico que prefiramos o nome primitivo d'esse baixo, dado pelos portuguezes, ao que se importou do estrangeiro.

São estas as razões por que no mappa geral das ilhas de Cabo Verde, que faz parte d'este *Roteiro*, demos ao referido baixo o nome *João Valente* em substituição da denominação *João Leitão*, que, indevida e infundadamente, estava em voga.

*
* *

O baixo situado na costa E. da ilha da Boa Vista era primitivamente conhecido pela denominação *Baixo da Salineira*, que certamente lhe teria sido dada depois da exploração das salinas do *Canto* e do porto *Ferreira*. Posteriormente, deu-se-lhe o nome *Baixo do Hartwel* por causa do naufragio da fragata ingleza *Hartwel*, ali occorrido em 1787 e não em 1737. O *Roteiro* do sr. Costa Almeida erra tambem n'esta asserção.

Não podiamos, portanto, deixar de conservar a esse baixo tanto a primeira como a segunda denominação, pois que ambas teem razão de ser.

*
* *

As cartas inglezas affirmam que o porto de *Nossa Senhora da Encarnação*, na ilha do Fogo, se denomina porto de *Nossa Senhora da Luz*. Basta isto para se avaliar a importancia das informações inglezas ácerca d'este e d'outros portos e possessões portuguezas.

Mas não admira isto, porque tambem nós, os *portuguezes*, temos commettido iguaes erros.

No porto da Praia ha duas pontas, que actualmente são conhecidas pelos nomes *Ponta do Visconde* e *Ponta da Mulher Branca*, e que antigamente, pelo menos até 1771, eram denominadas *Ponta do Frade* e *Ponta da Mulher Prenhe*.

Desconhecemos os motivos que deram origem a essas innovações.

Regulamento para o serviço maritimo na provincia de Cabo Verde

CAPITULO I

Do capitão dos portos

Artigo 1.º O serviço maritimo é exercido por uma authoridade superior denominada capitão dos portos, tendo residencia na capital, (a) e por patrões-móres nas ilhas do archipelago e possessões da Guiné Portugueza, (b) como delegados d'aquella authoridade, sendo-lhe em tudo subordinados.

Art. 2.º São attribuições e obrigações do capitão dos portos:

1.ª Visitar annualmente os portos das ilhas do archipelago, informando sobre os melhoramentos que n'elles convem fazer, e conhecer por essa occasião de todos os actos dos seus delegados.

2.ª Fazer reconhecimentos hydrographicos dos differentes ancoradouros, notando o seu resultado nos planos já levantados, e bem assim informar-se convenientemente das correntes, baixios, sondas, qualidade do fundo, restingas na proximidade das costas, e de quaesquer circumstancias concernentes á melhor navegação entre as ilhas.

(a) Esta authoridade reside actualmente na ilha de S. Vicente em virtude do decreto de 25 d'outubro de 1881 que diz: Art.º 1.º E' restabelecida a capitania dos portos de Cabo Verde, devendo a sua séde ser na ilha de S. Vicente, e ficando a seu cargo todas as funcções que lhe competiam até á sua extincção por virtude do dec. de 30 de abril de 1874.

(b) Não estão em vigor as disposições relativas á Guiné Portugueza, pois que a carta de lei de 18 de março de 1879 a desligou da provincia de Cabo Verde, deixando então de ser, como antigamente districto d'esta.

3.ª Presidir ao tribunal maritimo na conformidade do Codigo Penal da marinha mercante.

4.ª Fazer executar todas as indicações da Junta de Saude, relativas ao serviço das quarentenas, e bem assim fazer cumprir as disposições do artigo 33.º d'este regulamento quanto aos navios a ellas sujeitos.

5.ª Fazer proceder ás vistorias por peritos por elle nomeados, nos navios nacionaes que tenham de sahir do porto, quando suspeite que póde perigar a vida dos tripolantes, e levar essas suspeitas ao conhecimento do Governador Geral quando o navio fôr estrangeiro.

6.ª Visitar por si, ou por seu delegado, os navios de guerra nacionaes e estrangeiros, logo que cheguem ao porto e satisfazer os pedidos dos commandantes d'elles, que estiverem dentro das suas attribuições.

7.ª Dar todas as providencias, podendo até tirar o leme e panno, para que não possa sahir do porto qualquer embarcação que n'elle estiver detida por ordem da authoridade competente.

8.ª Receber quaesquer queixas dos capitães, mestres, ou tripolantes contra qualquer authoridade, ou repartição por lhes ter levado emolumentos a mais ou não devidos, levando estas queixas ao conhecimento da Secretaria Geral, depois de proceder ás necessarias averiguações.

9.ª Suspender os patrões-móres que não cumprirem os seus deveres, dando immediato conhecimento de tudo ao Governo da provincia.

10.ª Remetter semanalmente á Secretaria do Governo Geral um mappa de todos os navios entrados e sahidos do porto da capital da provincia, designando o nome do navio, e o do capitão, tonelagem, carga, nacionalidade, passageiros para a provincia e seu transito.

11.ª Remetter á mesma Secretaria semestralmente, um mappa dos naufragios e sinistros occorridos nas costas e portos da provincia, indicando o logar, tempo, nome do navio, qualidade, carga, tonelagem e nacionalidade.

12.ª Remetter mensalmente um dos duplicados do mappa exigido no n.º 12 do artigo 5.º á Secretaria do Governo Geral.

13.ª Dar licença gratuita aos maritimos que quizerem embarcar nos navios estrangeiros, afim de poderem obter o respectivo passaporte.

Art. 3.º Logo que o capitão dos portos julgue um navio mal fundeado, não só porque receia pela sua segurança, como pela posição que mais ou menos estorve a livre entrada e sahida dos navios no porto, fará d'isto advertir ao patrão-mór, e, se o julgar conveniente, o fará mudar de ancoradouro.

Art. 4.º A authoridade maritima em qualquer porto terá todo o cuidado em que se não deteriorem os caes com as embarcações que a elles estiverém atracadas; não consentirá que estejam unidas a elles senão o tempo que fôr preciso para embarcar ou desembarcar os individuos ou carga que conduzirem. Para este effeito ser-lhe-ha fornecido o pessoal preciso para policiar o referido caes.

CAPITULO II

Dos patrões-móres

Art. 5.º Pertence aos patrões-móres:

1.º Na parte que lhes forem applicaveis as obrigacões exaradas nos n.ºˢ 2, 6, 7 e 8 do artigo 2.º e dos artigos 3.º e 4.º antecedentes, e ao patrão-mór da ilha de S. Vicente as marcadas no n.º 4.º do artigo 2.º (a).

2.º Remetter á capitania dos portos logo que tomem posse, uma copia do inventario por que lhe foram entregues todos os objectos pertencentes á Fazenda Nacional, informando do estado dos mesmos.

3.º Dirigir ao capitão dos portos todas as requisições para compra, ou concertos, afim d'este, se as julgar rasoaveis, lhes dar o devido destino.

4.º Assistir ao acto de fundear o navio que chega ao porto, e ainda antes approximar-se d'aquelle que pedir pratico, e dirigil-o para o ancoradouro, no logar mais proprio, ficando responsavel pelos prejuizos resultantes da falta de cumprimento d'estas obrigações.

5.º Cumprir a obrigação determinada no numero antecedente de fóra do navio, quando este trouxer carta suja.

6.º Fazer amiudadas visitas ao porto, afim de ver se os navios estão bem fundeados, e obrigando-os a reforçar as amarrações, se assim o julgar conveniente.

7.º Examinar a quantidade de lastro que trazem os navios que chegam ao porto, afim de verificar na sahida se o descarregaram no logar competente.

8.º Verificar na mesma occasião a legalidade dos papeis do navio, e exigir o passaporte (b) de todos os passageiros, verificando a sua identidade.

9.º Visitar na sahida todos os navios quando estão para levantar ferro, vericando se a equipagem é a indicada na matricula, e se os passageiros teem passaportes legaes, entregando ao capitão, depois d'este exame, os despachos devidamente rubricados.

10.º Poderá, na occasião indicada no numero antecedente, fazer desembarcar qualquer passageiro quando tenha fundadas suspeitas de que elle embarcou illegalmente, ou illudindo as authoridades, o que immediatamente communicará á authoridade administrativa, ficando responsavel pelo abuso que commetter no cumprimento d'este numero.

11.º Rondar de noite, quando as circumstancias o exijam, qualquer navio que deva ser vigiado, podendo para este fim pedir auxilio á authoridade competente.

(a) As attribuições exaradas no n.º 4.º do artigo 2.º pertencem hoje ao capitão dos portos.

(b) Por decreto de 17 de dezembro de 1881 foram dispensados de tirar os passaportes os passageiros que viajam tão sómente entre as diversas ilhas do archipelago de Cabo Verde.

12.º Remetter mensalmente ao capitão dos portos um mappa em duplicado de todas as embarcações entradas e sahidas, contendo o nome do navio e o do capitão, a tonelagem, a carga, nacionalidade, passageiros para a provincia e em transito.

13.º Fazer proceder a vistorias nos navios nacionaes, quando se verifique o caso previsto no n.º 5 do artigo 2.º, e quando o navio fôr estrangeiro levar por escripto as suspeitas que tiver com relação ao seu estado ao conhecimento do consul respectivo, e do capitão do navio.

14.º Residir o mais proximo que fôr possivel, do porto principal da ilha onde servem, afim de poderem providenciar promptamente sobre todos os casos da sua jurisdicção.

Art. 6.º No caso de perigo de mar, o patrão-mór poderá empregar para evital-o qualquer embarcação pequena, que se ache no caes ou praia, passando certidão circumstanciada do serviço, sua duração e numero de remadores, afim de receber seu dono a retribuição que fôr devida.

Art. 7.º Terá cuidado em que todos os navios amarrados, além das suas ancoras, tenham sempre a bordo um ferro talingado (chamado da roça), não só para sua propria segurança, mas tambem para que, succedendo desamarrar, não vá causar prejuizo ás outras embarcações.

Art. 8.º Se o patrão-mór tiver noticia de que ha ancoras perdidas no porto, com prejuizo do fundeadouro, as fará rossegar pelos escaleres do estado; e na sua falta pelos dos navios mercantes nacionaes e observadas as disposições da secção II, cap. III, tit. III da parte II do Codigo Civil; não apparecendo dono, ficarão pertencendo á Fazenda Nacional.

§ unico. Todos os mais casos entre particulares serão regulados pelas disposições do citado Codigo.

Art. 9.º Pertence á authoridade maritima do porto dar licença aos capitães dos navios para rossegarem qualquer ferro que tenham perdido, devendo estes previamente fazer uma declaração do local em que foi perdido, do pezo, marca e contramarca da ancora, assim como do numero de braças e bitola da ancora talingada.

Art. 10.º O capitão ou proprietario do navio que tiver rossegado algum ferro dará immediatamente parte á authoridade maritima, apresentando-lhe o mesmo ferro para o cotejar com as marcas e contramarcas, afim de verificar a sua identidade, e a mesma authoridade, verificada esta, o fará immediatamente entregar.

Art. 11.º Logo que algum objecto a seu cargo se tornar inutil deverá requisitar a presença do chefe fiscal da localidade, afim de authenticar o documento da despeza, que deve ser por ambos assignado, declarando-se quando, e em que foi inutilisado o objecto.

Art. 12.º Aos patrões-móres compete a matricula dos navios, para o que lhes serão fornecidos os livros e exemplares dos respectivos róes, segundo se acha estabelecido. Além dos livros para a matricula dos navios, deverão ter mais um livro de entrada, outro de sahida, nos quaes será lançado o nome, qualidade, e nação a que pertence o navio se for estrangeiro; e se fôr portu-

guez tão somente o nome com uma referencia á pagina do livro em que a matricula se acha registrada.

Art. 13.º Quando o estado do tempo faça duvidar da segurança de qualquer navio é de restricta obrigação do patrão-mór dar as ordens precisas para que em caso de desastre todos os outros navios mercantes forneçam embarcações, ancorotes e mais pertences de soccorro usados em taes circumstancias, devendo todos os prejuizos causados a estes apparelhos, ser indemnisados pelo navio soccorrido.

§ unico. O navio que se recusar a prestar o soccorro que lhe fôr pedido pelo patrão-mór sem motivo justificado, pagará de multa a quantia de tres a vinte mil réis.

Art. 14.º Se vir que algum navio, por causa de más amarrações, está em risco de desamarrar-se, e causar prejuizo a outras embarcações contiguas, o fará sahir sem perda de tempo, para sitio onde não cause prejuizo a terceiro; e quando elle o não tenha feito no tempo que se lhe tiver determinado, o fará sahir fazendo-se a despeza á custa do navio; e no caso de ser navio estrangeiro, officiará ao seu consul para que haja de prover do preciso á embarcação necessitada.

Art. 15.º Se ao patrão-mór constar que ha desordens ou roubos a bordo de qualquer dos navios nacionaes ancorados, tomará todas as instrucções precisas e até perguntará testemunhas, e de tudo fará um breve relatorio á authoridade competente para proceder na forma das leis, podendo o mesmo patrão-mór prender aquelle que achar em flagrante delicto.

§ unico. O mesmo praticará a respeito dos navios estrangeiros em caso de reclamação do respectivo capitão, ou quando se perturbe a tranquillidade do porto.

Art. 16.º Quando qualquer navio ou por mal ancorado, ou mal velejado, ou por qualquer motivo procedente de omissão ou ignorancia, cahir sobre outro e lhe cause avaria, immediatamente o patrão mór, no termo de 24 horas, fará ir á sua presença as partes interessadas, afim de convencionarem amigavelmente sobre o modo de se resarcir o damno causado.

§ 1.º Se as partes interessadas não quizerem convencionar amigavelmente, o patrão-mór mandará fazer uma avaliação do damno causado perante os mesmos interessados: os avaliadores serão o patrão-mór e mais dois ou tres peritos, e d'esta avaliação o patrão-mór dará por escripto o seu parecer.

§ 2.º Na ilha em que residir o capitão dos portos será elle o presidente, juntamente com o patrão-mór e dois avaliadores.

§ 3.º A cada avaliador e patrão-mór se pagará a quantia que marca a tabella judicial.

§ 4.º Estas gratificações serão satisfeitas pelas partes interessadas, quando resolvam a accordo; e pela que fôr culpada na avaria no caso de desintelligencia.

Art. 17.º Se o valor da avaria exceder 50$000 réis e as partes se não compozerem, o patrão-mór enviará ao poder judicial o auto de vistoria e mais documentos inherentes a tal negocio, para este resolver com a audiencia das

partes; bem como enviará ao capitão dos portos uma copia do supramencionado auto.

Art. 18.º O patrão-mór fará toda a diligencia possivel para obter um alistamento de todos os maritimos da ilha de sua jurisdicção, dividindo-os em quatro classes: marinheiros do alto mar, marinheiros de cabotagem, pescadores e remadores, mandando ao capitão dos portos um mappa trimestral com as observações que julgar convenientes.

CAPITULO III

Dos navios

Art. 19.º Todo o navio terá boias nos seus ferros, e não poderá ter pela pôpa mais do que uma embarcação, com boça do comprimento de seis braças.

Art. 20.º Nenhum navio mercante, excepto pedindo soccorro, poderá dar tiros dentro do porto sem licença da authoridade maritima.

Art. 21.º Nenhuma embarcação poderá mudar o logar que lhe tenha sido designado para ancoradouro ou amarração sem licença da authoridade maritima, que lhe indicará a nova posição.

§ 1.º O navio que infringir este artigo será obrigado a tomar o seu logar, pagando as despezas que n'isso houver e uma multa de 20$000 réis.

§ 2.º Quando o navio, qualquer que seja a sua nacionalidade, se recusar a este pagamento a authoridade maritima levará documentadamente o occorrido ao conhecimento do director da alfandega, que incluirá tudo nas despezas do navio.

§ 3.º Quando o capitão do navio declarar que quer impugnar judicialmente a imposição da multa, ficará esta em deposito até resolução judicial, sendo porém obrigado o capitão a fazer a impugnação dentro de 60 dias, sob pena de não a poder mais apresentar.

Art. 22.º Para qualquer navio poder ser desembaraçado deverá ter todos os despachos de que resa o *acto de navegação*, por cujo cumprimento é responsavel a authoridade maritima do porto d'onde sahir o navio.

Art. 23.º Os navios da provincia que navegarem entre as ilhas do archipelago são dispensados de ter a bordo:

1.º Bandeiras de signaes do regimento de Mariat ou de qualquer outro codigo.

2.º Conhecimento da carga e d'afretamento.

3.º Recibos dos pagamentos das despezas do porto, pilotagem ou qualquer outro.

4.º Livro da carga e de rasão.

5.º Diario de navegação.

Art. 24.º Embarcação alguma poderá alastrar ou desalastrar sem licença da authoridade maritima do porto; aquelle que o fizer sem licença ficará sujeito ás penas determinadas no artigo 2.º da carta de lei de 7 de maio de 1838.

Art. 25.º O navio que não tiver sido amarrado pelo patrão-mór ainda que

receba damno feito por um outro no ancoradouro, não poderá pedir indemnisação alguma pela avaria.

Art. 26.º O navio que dentro do porto quizer á espia mudar de um logar para outro, não o poderá fazer sem licença da authoridade maritima, incorrendo pela infracção d'este artigo e pela mesma forma na multa comminada no § 1.º do artigo 21.º

Art. 27.º Todos os navios ancorados em qualquer porto, canal ou sitio frequentado mostrarão, desde o occaso até ao nascer do sol, uma luz branca na altura de seis metros da tolda.

§ unico. Os proprietarios, capitães ou mestres não se poderão eximir, sob qualquer pretexto, das consequencias resultantes da falta d'esta ordem, nem exigir indemnisação pelas avarias que possam soffrer pelo abalroamento com outro navio.

Art. 28.º Os capitães ou mestres dos navios da provincia são obrigados a avisar ás repartições do correio seis horas antes da sua partida para algum porto da provincia, ou Costa da Guiné, para onde vão directamente ou toquem por escala, e não poderão recusar-se a conduzir a seu bordo as malas para qualquer d'aquelles pontos.

§ 1.º Todo o navio que, recebendo mala, deixar de entregar no logar a que é destinada incorre, salvo o caso de força maior devidamente comprovada perante a Junta da Fazenda, na multa de 20$000 réis.

§ 2.º O director da alfandega do primeiro porto onde o navio chegar, depois de ter commettido esta infracção, tornará sempre, sob pena de responder por ella, effectiva a multa, que ficará, para poder desembaraçar o navio, em deposito até resolução da Junda da Fazenda.

Art. 29.º Todo o navio ancorado, ainda mesmo que se não destine a sahir, deverá ter sempre a bordo a quarta parte da sua equipagem, pelo menos, para cuidar da sua segurança, e responder pelas transgressões das ordens determinadas n'este regulamento.

Art. 30.º Antes que um piloto suba a bordo d'um navio, indagará de que porto sahiu ultimamente; sendo de parte contagiada ou suspeita não subirá a bordo, e, permittindo o tempo, dirigirá e pilotará o navio de dentro do seu barco; mas quando não seja possivel, então subirá, e toda a manutenção d'este piloto desde o dia em que entrou até que conclua a quarentena será á custa do proprietario do navio na fórma já declarada. Ainda mesmo quando o navio não venha de partes contagiosas ou suspeitas, assim mesmo nem o piloto, nem pessoa alguma da equipagem, poderá saltar em terra ou ter communicação com gente d'ella, sem ser visitado pela saude, para o que fundeará sempre em franquia.

Art. 31.º O logar destinado para os navios de quarenta no porto da Praia da ilha de S. Thiago, será meio porto, entre pontas e em quatorze braças de fundo. Nos outros portos o logar para as quarentenas será indicado de combinação com o delegado de saude.

CAPITULO IV

Disposições geraes

Art. 32.º Nenhuma authoridade maritima permittirá a sahida a qualquer navio de cabotagem, quando vir que elle, pela pequenez da sua tonelagem, ou pelo pouco seguro estado do seu apparelho ou casco, corre risco por estar algum temporal declarado, ou haver d'elle indicios certos.

Art. 33.º Nenhuma authoridade maritima permittirá a sahida de qualquer navio nacional que não esteja completamente lastrado, ou que esteja mettido acima da sua linha d'agua, carregado e de maneira que corra risco.

Art. 34.º Deve o capitão dos portos ou os seus delegados suspender a qualquer mestre dos navios de cabotagem dos da provincia, quando conhecerem que elle, pela sua inepcia faz correr risco o navio e as vidas dos tripolantes. Devendo n'este caso dar immediatamente parte d'esta deliberação ao Governo Geral, afim de que elle nomeie um juiz competente para examinar o mestre suspenso e conhecer se acertadamente tal suspensão foi imposta.

Art. 35.º Nem o capitão dos portos nem os seus delegados consentirão que navio algum da provincia largue dos seus portos em viagem para a Costa da Guiné, ou d'ahi para o archipelago sem que o seu capitão pelo menos apresente carta de piloto ou documento pelo qual se conheça que elle sabe:

1.º Tomar a altura meridiana do sol.

2.º Cartear milhas

3.º Conhecer os rumos da agulha e calcular a sua variação.

4.º Trabalhar sobre a carta e ahi marcar o ponto.

5.º Soltar um rumo.

6.º Dirigir a navegação pelos canaes da Guiné.

§ unico. Esta sexta condição póde ser dispensada todas as vezes que o navio levar pratico d'aquella localidade.

Art. 36.º Nem o capitão dos portos nem nenhum dos seus delegados consentirá que navio algum dos de cabotagem da provincia sáia dos portos, sem que tenha a bordo escaler ou lancha que possa, em caso de necessidade, não só rebocar a mesma embarcação como receber a seu bordo e salvar em caso de naufragio a sua tripolação e os passageiros que a sua tonelagem comporta.

Art. 37.º Nem o capitão dos portos nem os seus delegados consentirão que sáia dos portos da provincia navio algum dos de cabotagem sem que os seus mestres apresentem um documento que prove:—1.º Que sabem lêr e escrever. — 2.º Que sabem cartear a agulha. — 3.º Que sabem governar. — 4.º Que sabem virar por d'avante e em roda. — 5.º Que sabem cozer panno. — 6.º Que são conhecedores praticos dos differentes portos do archipelago. — 7.º Que sabem as principaes marcas que distinguem entre si as differentes ilhas do archipelago. — 8.º Que sabem os logares em que existem os principaes baixios e

restingas do archipelago.— 9.º Que sabem o rumo em que esses perigos existem em relação ás differentes ilhas do archipelago.

§ 1.º Esses documentos serão dados gratuitamente e consistirão n'um attestado de approvação passado por uma commissão de tres examinadores, composta de officiaes da marinha real sempre que houver navio de guerra em estação na provincia, e, na sua falta, pelo capitão dos portos e dois officiaes da marinha mercante, que tenham carta de piloto.

§ 2.º Os requerimentos para os exames serão feitos ao Governador Geral e por elle despachados, e será no verso d'estes requerimentos que os examinadores escreverão a sua opinião a respeito dos examinandos.

§ 3.º Na capitania dos portos haverá um livro no qual se devem registar todos estes documentos de habilitação para mestres dos navios de cabotagem. Depois d'este registo o capitão dos portos porá a seguinte nota no requerimento apresentado: *Registado a folhas*... e assignará depois de datado.

§ 4.º Estes documentos de habilitação só ficarão validos depois de preenchidas as disposições acima mencionadas, tendo por ultimo o visto do Governador Geral.

Art. 38.º Nenhuma authoridade maritima da provincia consentirá que dos portos saia qualquer navio de cabotagem, sem que a seu bordo tenha, pelo menos, o seguinte:

1.º Uma bitacula e duas rozas de vento bem magnetisadas. — 2.º Uma vela de proa e um latino de sobresalente.— 3.º Meia peça de lona ou brim, uma porção de fios de vela e agulhas de cozer panno.— 4.º Uma porção de cabo em estado de poder servir para uma encapelladura d'enxarcia e um estay. — 5.º Mantimentos e aguada para oito dias pelo menos, para as pessoas que levar a bordo.

Art. 39.º A infracção por parte das authoridades maritimas da provincia de qualquer das disposições contidas nos artigos 32.º, 33.º, 36.º, 37.º e 38.º importa a pena de suspensão do emprego pelo tempo de um mez, pela primeira vez, e pela segunda na de suspensão do emprego e proposta immediata para demissão.

Art. 40.º A authoridade maritima requisitará da respectiva authoridade militar, quando o julgue conveniente, as ordenanças que lhe forem precisas para o serviço de que estiver encarregada.

Art. 41.º Este regulamento será distribuido aos navios nacionaes que entrarem no porto, devendo restituil-o na sahida; e um numero de exemplares se dará aos consules das differentes nações para o mesmo effeito.

Quartel-general do Governo da provincia, na cidade da Praia de S. Thiago, 31 de agosto de 1872.—Caetano Alexandre de Almeida e Albuquerque, Governador Geral.

Tabella dos emolumentos que se pagam nas repartições maritimas da provincia de Cabo Verde

Registo de propriedade de navios ou embarcações de cabotagem, depois de feito na Secretaria Geral do Governo	gratis

Matriculas de navios ou embarcações costeiras	750 réis
Por qualquer alteração na matricula, seja qual fôr o numero de tripolantes que der logar a ella..........................	250 »
Idem para as lanchas costeiras.........	gratis
Por cada alteração no registo de propriedade................	250 »
Termos em geral (cada um)................................	960 »
Certidão, não excedendo duas laudas (cada uma de 25 linhas)...	480 »
Por cada lauda a mais	200 »
Por cada vistoria...	4$800 »
Entrada de navios de longo curso..........................	2$400 »
Licenças para barcos costeiros (annual)......................	200 »
Idem, idem, idem, empregados na conducção de passageiros, etc., no porto de S. Vicente	250 »
Cedula maritima (2.ª vez)	100 »

Tabella dos ventos reinantes desde Lisboa até ao Equador

Latitudes	Situação	N E.	S E.	S O.	NO.
38° 42' N	Lisboa	19 %	17 %	34 %	23 %
	Madeira	24 %	23 %	27 %	20 %
	Canarias	32 %	27 %	18 %	14 %
	Cabo Verde	66 %	20 %	4 %	4 %
Entre 10° N. e 5° N.		37 %	24 %	23 %	4 %
Entre 5.° N. e o Equador		23 %	52 %	13 %	3 %

Resumo dos ventos reinantes em Cabo Verde

Ventos	N E.	S E.	S O.	N E.	Calmas
Dias	244	60	24	19	18

Tabella das distancias em milhas entre os portos principaes das Ilhas de Cabo Verde

	S. Antão	S. Vicente	S.ta Luzia	S. Nicolau	Sal	Boa Vista	Maio	Fogo	Brava
	P.ta da Sol	Mindello	S.ta Luzia	Preguiça	S.ta Maria	Sal-Rei	Porto Inglez	Villa de S. Filippe	Furna
Ilha de S. Thiago. Praia	175,0	160,0	149,0	117,0	108,0	81,0	22,0	62,0	69,0
Pta do Sol..		23,0	35,0	72,0	133,0	141,0	166,0	147,0	147,0
Mindello...			25,0	60,0	125,0	130,0	154,0	128,0	129,0
S.ta Luzia..				40,0	108,0	93,0	132,0	112,0	114,0
Preguiça...					77,0	80,0	104,0	102,0	105,0
S.ta Maria..						28,0	88,0	189,0	145,0
Sal-Rei....							52,0	119,0	126,0
Porto Inglez...								84,0	91,0
Villa de S. Filippe..									9,0

Coordenadas e alcance dos pharoes

Ilhas	Situação	Latitude N.	Longitude O. Greenwich	Alcance	Côr	Observações
S. Thiago.	P.ta da Temerosa	14° 53' 15"	23° 34' 15"	15'	Branca	Praia
	Ponta E.	14° 59' 25"	23° 25' 40"	7'	Enca.da	
	Ponta Preta	15° 18' 06"	23° 47' 40"	9'	Branca	Tarrafal
	Ponte-Caes			3'	Enca.da	Praia
Maio.....	Forte de S. José	15° 07' 00"	23° 13' 00"	7'	Enca.da	P.to Inglez
Fogo.....	Fortim Carlota	14° 52' 15"	24° 31' 20"	2'	Enca.da	P.to da Villa
Brava....	Ponta Jalunga	14° 51' 00"	24° 44' 30"	2'	Enca.da	Furna
Boa Vista	Ilheo de Sal-Rei	16° 08' 30"	22° 57' 12"	9'	Branca	Sal-Rei
S. Nicolau	Porto Velho	16° 34' 30"	24° 16' 00"	9'	Branca	Preguiça
	Ponte-Caes			2,5	Enca.da	Preguiça
S. Vicente	Ilheo dos Pas.ros	16° 54' 37"	25° 01' 12"	15'	Branca	P.to Grande
	Ponte-Caes			3'	Enca.da	P.to Grande
S.to Antão	Lombada de Boi	17° 06' 50"	24° 59' 15"	27'	Branca	Canal N.
	Ponta do Sol	17° 12' 35"	25° 06' 30"	3'	Enca.da	V.la M.a Pia
Baixo....	João Valente	15° 49' 00"	23° 07' 00"	1 boia d'apito automatico.		

Em construcção

Sal......	Ponta Sinó	—	—	—	—	—

Em projecto

S. Thiago.	Ponta Bicuda	—	—	—	—	—
	Ponta S O.	—	—	—	—	—
Maio......	Costa N.	—	—	—	—	—
Ilh.os Rombos.....	Ilheo de Fóra	—	—	—	—	—
Sal.......	Costa N.	—	—	—	—	—
S. Nicolau.	Costa O.	—	—	—	—	—
S. Vicente.	Ponta S O.	—	—	—	—	—

Abreviaturas
- P.ta — Ponta.
- Pas.ros — Passaros
- Enca.da — Encarnada

INDICE

DAS MATERIAS CONTIDAS N'ESTE LIVRO

ILHA DE S. THIAGO

PORTOS E BAHIAS

PONTAS

ILHEO (DEPOSITO DE CARVÃO)

PHAROES

ILHA DO MAIO

PORTOS E BAHIAS

PONTAS

II

PHAROL

BAIXOS

ILHA DO FOGO

PORTOS E BAHIAS

PONTAS

PHAROL

BAIXOS

ILHA BRAVA

PORTOS

PONTAS

ILHEOS

PHAROL

ILHEOS ROMBOS

ILHA DA BOA VISTA

PORTOS

PONTAS

PONTAS

PHAROES

ILHEOS

ILHA DE SANTA LUZIA

PORTOS

PONTAS

ILHEO

ILHA DE S. VICENTE

PORTOS E BAHIAS

PONTAS

PHARÓES

ILHA DE SANTO ANTÃO

PORTOS E BAHIAS

PHAROES